Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

2006-2007

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

SECTION I - VUE D'ENSEMBLE **1**

1.1 Message du ministre 2

1.2 Déclaration de la direction 4

1.3 Renseignements sommaires 5

1.3.1 Raison d'être 5

1.3.2 Une planification qui vise des résultats 6

1.3.3 Tableaux récapitulatifs 8

1.4 Rendement global du Ministère 35

SECTION II - ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE **37**

2.1 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce 38

2.1.1 Cadre stratégique axé sur le marché 40

2.1.2 Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux 46

2.1.3 Innovation 52

2.2 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté 55

2.2.1 Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté 56

2.2.2 Réglementation intelligente 62

2.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté 66

2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable 69

2.3.1 Changements climatiques et qualité de l'air 71

2.3.2 Évaluation environnementale 76

2.3.3 Protection et assainissement de l'environnement 77

SECTION III - RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES **81**

3.1 Renseignements organisationnels 82

3.2 Tableaux financiers 83

Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris) 83

Tableau 2 : Ressources par activité de programme 84

Tableau 3 : Postes votés et postes législatifs 86
Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux....87
Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles 88
Tableau 6 : Besoins en ressources par direction/secteur....90
Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation* 91
Tableau 7-B : Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2006-2007 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation extérieurs....100
Tableau 8 : Progrès accomplis au regard du plan de réglementation du ministère....103
Tableau 9 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)....104
Tableau 10 : Initiatives horizontales....105
Tableau 11 : États financiers de Transports Canada (non vérifiés) 106
Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007....132
Tableau 13 : Stratégies de développement durable (SDD)....135
Tableau 14 : Approvisionnements et marchés....138
Tableau 15: Services axés sur la clientèle....138
Tableau 16 : Politiques concernant les voyages 138
SECTION IV - AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT....139
4.1 Nos bureaux 140
TABLE DES MATIÈRES....141

SECTION I - VUE D'ENSEMBLE

1.1 Message du ministre

À titre de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2007.

Transports Canada, une composante du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, aide à maintenir la sécurité et la sûreté des transports et contribue à la croissance économique et à la durabilité de l'environnement.

Nous avons connu une année de grande activité au cours de laquelle le gouvernement du Canada a présenté deux budgets qui annonçaient un investissement historique de 33 milliards de dollars en sept ans en vertu d'un nouveau plan d'infrastructure « Chantiers Canada ». Ce niveau de financement sans précédent et de longue durée démontre notre conviction que pour demeurer concurrentiel dans l'économie mondiale actuelle, nous devons créer des infrastructures de calibre mondial qui permettent la libre circulation des personnes, des biens et des services sur nos routes et nos ponts et par nos ports et portes d'entrée. Le plan « Chantiers Canada » permettra également d'aider l'environnement grâce à des investissements dans le transport en commun, l'énergie verte, le traitement des eaux et des eaux usées et l'assainissement des friches industrielles.

Au cours de la dernière année, le Ministère a connu des progrès considérables et a accompli des réalisations importantes afin de respecter les engagements définis dans le *Rapport de 2006-2007 sur les plans et les priorités*. À titre d'exemple, en octobre 2006, le Premier ministre a annoncé le lancement de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, un ensemble de politiques et de mesures de financement totalisant environ 1 milliard de dollars qui mettent en valeur les avantages liés à l'application d'une approche intégrée pour l'élaboration de politiques en matière de transport. *Ciel bleu*, la nouvelle politique de transport aérien international annoncée en novembre 2006, constitue un autre important projet qui stimulera la prospérité économique et la compétitivité du Canada.

L'environnement est resté l'une des priorités essentielles du gouvernement au cours de cet exercice. Avec l'annonce de la stratégie écoTransports, qui comprend un fonds de plus de 100 millions de dollars pour le financement de nouvelles initiatives de transport écologique, le gouvernement adopte d'importantes mesures pour s'attaquer aux émissions nocives et aux autres conséquences environnementales liées au secteur des transports.

Transports Canada continue de travailler avec ses partenaires des secteurs privé et public pour moderniser et harmoniser les cadres de réglementation, et ce, conformément à l'Initiative de la réglementation intelligente menée par le gouvernement du Canada, qui vise à promouvoir un réseau de transport sûr et sécuritaire. Sur le plan de la sûreté, des progrès ont été accomplis dans le cadre de plusieurs projets. Le plus important d'entre eux a été le plan d'action sur la sûreté dans les transports, achevé après deux ans de recherche et d'analyse intensives. Ce plan oriente les mesures actuelles adoptées par le Ministère et sa planification future dans le domaine de la sûreté des transports.

Compte tenu des défis qui l'attendent, le Ministère est déterminé à soutenir ses efforts au sein du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et à contribuer à un réseau de transport sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement tout en veillant à notre prospérité et à notre qualité de vie.

Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.2 Déclaration de la direction

Je soumets, aux fins de dépôt au Parlement, le *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR) de 2006-2007 de Transports Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de préparation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2006-2007 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement :*

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur l'architecture des activités des programmes et les résultats stratégiques approuvés du Ministère figurant dans la Structure de gestion, des ressources et des résultats approuvée par le Conseil du Trésor;
- Il présente des informations cohérentes, complètes, équilibrées et fiables;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus par le Ministère avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés du Budget des dépenses et des Comptes publics du Canada.

Nom : Louis Ranger
Titre : Sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

1.3 Renseignements sommaires

1.3.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

Notre vision . . .

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- les niveaux de sécurité et de sûreté maximums afin de protéger la vie humaine et les biens matériels - grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- la circulation efficace des voyageurs et des marchandises pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable - grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens - grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Notre mission . . .

Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme organisme progressiste, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

Mandat législatif

An Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada exécute ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

On trouvera une liste exhaustive des lois administrées par Transports Canada sur son site Web : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

Quelques-unes des lois qui régissent Transports Canada :

- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*

1.3.2 Une planification qui vise des résultats

RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada est résolu à donner des résultats aux Canadiens.

- Un réseau de transport ***sécuritaire et sûr*** qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- Un réseau de transport ***efficace*** qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- Un réseau de transport ***respectueux de l'environnement*** qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS DE GESTION

Les priorités de gestion de Transports Canada s'articulent autour de deux paramètres clés : le respect des engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités précédent et des évaluations internes et externes reposant sur des éléments du Cadre de responsabilisation de gestion afin de déceler les possibilités d'améliorer les méthodes de gestion au sein du Ministère.

En 2006-2007, les priorités de gestion reposent sur les réalisations de 2005-2006 et continuent de renforcer les capacités de gestion dans les domaines **des personnes, notamment des valeurs et de l'éthique, de la gérance et de la responsabilisation**. Parmi les principaux résultats atteints, mentionnons :

Priorités de gestion	Résultats atteints (ou progrès réalisés)
Personnes - Institutionnaliser la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (LMFP), les plans de Ressources humaines (RH) devant contribuer aux stratégies de dotation en effectifs et à l'intégration des valeurs et de l'éthique	• Une série de politiques sur les RH du Ministère a été conçue de manière à correspondre aux flexibilités et aux prescriptions de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* (LEFP). • Un nouveau modèle de prestation des services et de mesure du rendement qui établit une distinction plus claire entre la prestation des services, les responsabilités fonctionnelles du Ministère, la planification et la mesure du rendement des RH ainsi que les valeurs et l'éthique a été conçu. • Les gestionnaires délégataires de Transports Canada ont parachevé la validation de leur délégation de pouvoirs. • Des cours sur la LMFP et la gestion des conflits ont été conçus et dispensés. • Une structure et un cadre de gouvernance des valeurs et de l'éthique adaptés aux besoins de Transports Canada ont été conçus en vertu de nombreuses consultations.
Gérance – Assurer l'efficacité et rentabilité des programmes et des dépenses connexes	• Transports Canada a terminé la première phase d'un exercice d'évaluation approfondie en deux phases qui s'inscrit dans l'évaluation permanente par le Ministère de l'efficacité et de la rentabilité de ses programmes et des dépenses qui s'y rattachent. Une fois terminées, ces évaluations fourniront aux cadres supérieurs du Ministère les renseignements dont ils ont besoin pour s'assurer que les fonds sont attribués aux priorités les plus élevées et que Transports Canada engage les meilleurs investissements possibles dans les secteurs qui comptent le plus pour les Canadiens.
Responsabilisation - Renforcer la responsabilisation dans la gouvernance des sociétés d'État	• D'importants progrès ont été réalisés dans l'adoption de pratiques exemplaires, notamment : o S/ances d'orientation des nouvelles recrues, en particulier des présidents; o élaboration et mise en œuvre de stratégies de recrutement pour les conseils aux prises avec des problèmes de leadership, de gouvernance et de capacité; o amélioration de la capacité des conseils à fournir des conseils au ministre et aux sociétés d'État en ce qui concerne le Programme de gestion du rendement des premiers dirigeants. • Des lettres d'attente ont été adressées aux nouveaux présidents de sociétés d'État. • Les travaux préliminaires au sujet d'un examen et de l'adoption de codes de conduite des sociétés d'État ont été amorcés pour assurer qu'ils mentionnent adéquatement les responsabilités en matière de gérance.

PRIORITÉS DE PROGRAMME

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable – un réseau qui intègre et qui cherche à concilier les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – repose sur trois résultats stratégiques : un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce; un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté; et un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable. Ces résultats stratégiques s'articulent autour des neuf priorités de programme ci-dessous :

1. Nouveaux programmes et politiques de sûreté;
2. Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux;
3. Cadre stratégique axé sur le marché;
4. Réglementation intelligente;
5. Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté;
6. Changements climatiques et assainissement de l'air;
7. Protection de l'environnement et mesures correctrices;
8. Innovation;
9. Évaluations environnementales.

1.3.3 Tableaux récapitulatifs

Les tableaux suivants donnent un aperçu des ressources nécessaires en 2006-2007 pour l'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada au profit des Canadiens :

Total des ressources financières (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 616 629 $	1 557 956 $	1 426 183 $

Total des ressources humaines (équivalents temps plein - ETP)

Prévues	Réelles	Écart
4 900	4 854	46

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
1	√			Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté Type : en cours	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	Politique nationale de sécurité	Plus grande sensibilisation, compréhension, coopération et conformité avec les systèmes de sûreté des transports. et Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	Programme de sûreté du fret aérien : un bureau a été créé pour diriger l'élaboration d'un programme de sûreté du fret aérien au Canada qui concorde avec les normes internationales et utilise les pratiques exemplaires de l'industrie. Les séances se poursuivent pour sensibiliser davantage les intervenants de l'industrie et les inciter à participer à l'initiative de sûreté du fret aérien, qui se soldera par des recommandations visant à renforcer le programme de sûreté du fret aérien. La conception préliminaire du programme a été réalisée de concert avec des partenaires nationaux et internationaux, parmi lesquels l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ACSTA, le secteur privé canadien, les États-Unis et le Royaume-Uni. On a poursuivi l'élaboration d'une méthode et d'une stratégie pour évaluer la nécessité, le type et l'étendue du Programme	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit. Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
								d'habilitation de sécurité en matière de transport dans tous les secteurs des transports. Le Ministère a poursuivi la collaboration avec des partenaires étrangers pour élaborer de nouvelles mesures de sûreté : • Il a continué de coprésider le Groupe de coopération Canada–États-Unis sur la sûreté des transports; • Il a poursuivi sa collaboration avec les États-Unis et le Mexique dans le cadre de la Réunion d'aviation trilatérale de l'Amérique du Nord; • Il a collaboré avec les États-Unis et le Royaume-Uni à l'issue de l'arrestation de terroristes en août 2006 afin de décréter des interdictions analogues touchant les liquides, les gels et les aérosols; • Il a contribué au programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de	poursuit. Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques: Sécuritaire et sûr	Résultats stratégiques: Efficace	Résultats stratégiques: Respect de l'envir.	Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
								l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).		
						Plan d'action sur la sûreté des transports	Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	Le Plan d'action sur la sûreté des transports établi à la suite de consultations extensive des intervenants a été parachevé en décembre 2006.	Les objectifs ont été atteints.	
						Sûreté des services ferroviaires voyageurs et des transports en commun	Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	On a amorcé l'élaboration d'un cadre stratégique national visant la sûreté des services ferroviaires et des transports en commun en partenariat avec d'autres ministères fédéraux et d'autres ordres de gouvernement, des exploitants de services ferroviaires et de transports en commun et des associations industrielles.	En cours.	
								On a évalué et actualisé le protocole d'entente (PE) conclu avec l'Association des chemins de fer du Canada sur la sûreté ferroviaire, en fonction des pratiques exemplaires internationales.	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
								On a lancé le programme de contributions Sûreté - Transport en commun afin de prendre immédiatement des mesures de sûreté préliminaires.	En cours.	
						Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP)	Capacité accrue des intervenants à respecter les impératifs en matière de sûreté des transports et de préparatifs d'urgence.	Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires des États-Unis et du Mexique en vue d'élaborer des politiques et des programmes pour aborder les paramètres de sûreté des transports du PSP.	Les objectifs de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	
1 et 2	√	√		Réglementation intelligente Type : en cours	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr et	Télématique automobile	Augmentation de la flexibilité et des possibilités d'innovation pour l'industrie	Poursuite des négociations avec l'industrie automobile; en attente de l'actualisation des principes de conception de l'industrie automobile.	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
					Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de l'aviation	Règlement qui reflète les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public	Poursuite de l'élaboration du règlement portent sur les SGS avec les ministère de la Justice afin d'étendre l'exigence d'un SGS aux détenteurs de certificat d'aéroport et de certificat d'exploitation des services de circulation aérienne.	En cours.	
						Initiatives d'harmoni-sation de la réglementation	Resserrement des normes et des règlements internationaux régissant le transport des marchandises dangereuses, renforcement de la sécurité sans que cela entrave les échanges commerciaux	Examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : on a préparé un projet de mémoire au Cabinet (MC) et pris part à la rédaction d'un projet de loi avec le ministère de la Justice. Améliorations et renforcements du règlement type de l'Organisation des Nations Unies (ONU) : Transports Canada a dirigé le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses chargé d'examiner les prescriptions d'essais que doivent subir les conteneurs semi-vrac, ce qui s'est soldé par l'adoption de modifications au règlement type de l'ONU en décembre 2006.	En cours. Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
								Réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada* : le Ministère a tenu de nombreuses consultations au printemps et à l'automne 2006 de même que plusieurs séances de sensibilisation. Il a conçu et organisé des séances d'orientation dans tout le Canada à l'intention des inspecteurs de la sécurité maritime sur le régime de la nouvelle LMMC 2001 qui est entrée en vigueur le 1er juillet 2007. *Loi sur l'aéronautique* : le projet de loi C-6 qui traite des modifications que l'on propose d'apporter à la *Loi sur l'aéronautique* a été présenté pour la première fois à la Chambre des communes le 27 avril 2006 et est passé en deuxième lecture le 5 mai 2006. La majeure partie des activités législatives se sont	Les objectifs ont été atteints. En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
								produites en 2006-2007 et se poursuivent.*		
1 et 2	√	√		Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté Type : en cours	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr et Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	Adoption de systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS et SGSU) dans les secteurs de l'aviation, du transport ferroviaire et du transport maritime	Renforcement de l'engagement pris par l'industrie d'adopter des SGS/SGSU	Systèmes de gestion de la sécurité (SGS) Aviation : Le 7 juillet 2007, les modifications du *Règlement de l'aviation canadien* ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* et elles s'appliqueront aux exploitants d'aéroports et aux fournisseurs de services de la circulation aérienne dès lors que le règlement entrera en vigueur. Deux séances d'information régionales sur les SGS ont été organisées avec l'industrie, notamment avec les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants aériens (705), et les organismes d'entretien d'aéronefs. Transport ferroviaire : Le Ministère a procédé à des	Les résultats de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit. En cours.	

* Note : Bien que l'approbation du Cabinet ait été obtenue en mars 2006, la majeure partie des activités législatives n'ont été priorisées qu'au cours de l'exercice financier 2006-2007 et par conséquent ne figurent pas dans le RPP de 2006-2007.

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
								vérifications de la sécurité ferroviaire en ce qui concerne l'adoption des SGS dans le secteur ferroviaire. Transport maritime : • Quatre-vingt-deux bâtiments canadiens ont obtenu le certificat réglementaire prescrit délivré par les sociétés de classification au nom de Transports Canada. • Transports Canada a assisté à 8 vérifications menées par ces organismes agréés et a également analysé 12 rapports de vérification connexes en 2006. • La Sécurité maritime étudie la possibilité de l'adoption d'un SGS par les exploitants de bâtiments canadiens. Systèmes de gestion de la sûreté (SGSU) : le Ministère a conçu un cadre conceptuel multimodal sur les SGSU.	En cours. Les résultats de cette année ont été atteints; l'initiative se poursuit.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
							Sensibilisation accrue et culture de sécurité dans l'industrie	Aviation : Le Ministère a élaboré et publié un cadre de surveillance des SGS et des documents d'orientation pour leur mise en œuvre progressive.	En cours.	
2		√		Cadre stratégique axé sur le marché Type : en cours	Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché	Modifications de la *Loi sur les transports au Canada*	Cadre législatif qui appuie les forces du marché libre moyennant l'intervention du gouvernement qui cible les situations où les forces du marché sont insuffisantes	Le projet de loi C-11 a été déposé le 4 mai 2006. Il contenait des modifications relatives à l'Office des transports du Canada, aux fusions et aux acquisitions d'entreprises de transport, au transport aérien, aux services ferroviaires voyageurs, aux nuisances acoustiques ferroviaires et au plafonnement des recettes engrangées sur le transport ferroviaire des grains. Préparatifs et consultations terminés en vue de déposer un projet de loi pour modifier les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* régissant les marchandises.	A reçu la sanction royale le 5 juillet 2007. En voie d'être déposé au cours de l'exercice 2007-2008.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
						Loi sur la responsabilité en matière maritime	Cadre législatif qui appuie les forces du marché libre moyennant l'intervention du gouvernement qui cible les situations où les forces du marché sont insuffisantes	Les consultations avec les intervenants sont terminées et on s'occupe actuellement de préparer de la documentation à l'intention du Cabinet. Les règlements connexes sur la responsabilité à l'égard des passagers ont été mis en veilleuse.	En cours.	En raison des préoccupations de l'industrie, le Règlement sera mis en suspens en attendant que la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ait été modifiée.
						Négociations d'accords d'exploitation et de remise à neuf du parc fédéral de wagons-trémies avec les compagnies de chemin de fer	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Le 4 mai 2006, le nouveau gouvernement du Canada a annoncé qu'il conserverait les wagons-trémies afin d'en maximiser les avantages pour les agriculteurs et les contribuables. Les négociations se poursuivent avec le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) en vue de conclure de nouveaux accords d'exploitation pour l'exploitation, l'entretien et la remise à neuf des wagons-trémies.	Le contrat de location avec le CFCP a été signé le 1er juillet 2007. Transports Canada en est aux dernières étapes des négociations avec le CN.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques: Sécuritaire et sûr	Résultats stratégiques: Efficace	Résultats stratégiques: Respect de l'envir.	Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
						Libéralisation de la réglementation économique de l'industrie du transport aérien	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Amorce d'un dialogue avec la Commission européenne au sujet d'un accord intégral relatif aux services aériens entre le Canada et l'Union européenne. Adoption d'une nouvelle politique aérienne internationale (Ciel bleu) dont le but est de libéraliser encore plus les accords bilatéraux de transport aérien.	Dépassement des attentes. En cours. Des négociations sont prévues.	
						Négociations d'accords bilatéraux de transport aérien	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Le Canada a réussi à négocier un certain nombre de nouveaux accords bilatéraux de transport aérien élargis, notamment : R.-U. (avril 2006), Portugal (juin 2006), Algérie (juillet 2006), Croatie (décembre 2006), Serbie (décembre 2006), Japon (2007).	En cours. Des négociations sont prévues.	
						Nouvelle *Loi sur les aéroports du Canada*	Cadre législatif qui appuie les forces du marché libre moyennant l'intervention du gouvernement qui cible les situations où les forces du marché	Le projet de loi C-20 a été déposé en juin 2006. À l'issue de son dépôt, d'autres consultations ont été organisées pour aborder les questions ou les préoccupations en suspens qui ont fait surface aussitôt que le texte du projet de loi a été connu du public.	En cours.	À l'issue du dépôt du projet de loi, d'autres consultations ont été organisées pour aborder les questions ou les préoccupations en

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
							sont insuffisantes			suspens qui ont fait surface aussitôt que le texte du projet de loi a été connu du public.
						Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada	Cadre législatif qui appuie les forces du marché libre moyennant l'intervention du gouvernement qui cible les situations où les forces du marché sont insuffisantes	Le projet de loi C-29 a été déposé en octobre 2006.	En cours.	
						Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne	Un secteur canadien des transports concurrentiel et rentable	Le programme a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2007.	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
1, 2 et 3	√	√	√	Infra-structures, portes d'entrée et corridors commerciaux Type : en cours	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr et Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché et Politiques et programmes à l'appui du développement durable	Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)	Cadre de responsabilisation et de financement durables à long terme pour les infrastructures de transport	La construction d'un nouveau pont important dans le *Lower Mainland* de la Colombie-Britanique (C.-B.) a débuté pour faciliter la circulation des produits et des services. On a annoncé le lancement de nouveaux projets d'infrastructures de transport qui seront financés en vertu de l'IPCAP dans le *Lower Mainland* de la C.-B. et dans les provinces des Prairies. Un cadre de rendement horizontal de l'IPCAP a été conçu avec le concours de tous les ministères participants. On a étudié avec les administrations portuaires du Fraser, de North Fraser et de Vancouver la possibilité de les fusionner en une administration portuaire intégrée. Un règlement a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* pour y ajouter des dispositions	En cours. Il faut s'attendre à d'autres annonces à l'avenir. Les résultats ont été atteints et doivent être analysés. En cours. Les tables rondes sont terminées, notamment la	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques: Sécuritaire et sûr	Résultats stratégiques: Efficace	Résultats stratégiques: Respect de l'envir.	Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
								génériques sur les fusions. Les trois administrations portuaires canadiennes (APC) ont recommandé leur fusion dans leur rapport de novembre 2006.	signature d'un protocole d'entente (PE) entre le Canada et la Chine en vue de collaborer dans le domaine des portes d'entrée et des corridors commerciaux.	
								Des tables rondes ont été organisées dans les trois provinces des Prairies.	La conception des produits se poursuit.	
								Des conseillers stratégiques doivent faire part du point de vue du secteur privé et formuler des recommandations à l'intention du Ministre.	Rapport terminé.	
						Surveillance du rendement des aéroports	Gouvernance, transparence et responsabilité renforcées	On a conçu un système qui permet de surveiller la rentabilité financière des administrations aéroportuaires du réseau national d'aéroports (RNA).	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
						Programmes de financement des infrastructures	Augmentation des investissements dans les infrastructures de transport	On a établi une démarche de fiche d'évaluation équilibrée pour assurer la surveillance des aéroports. Une fiche d'évaluation quinquennale provisoire a été conçue pour 21 administrations aéroportuaires du RNA. Quinze grands projets d'infrastructures ont été menés à bien en vertu du Programme stratégique d'infrastructures routières. Cinq grands projets d'infrastructures ont été menés à bien en vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS). Deux grands projets d'infrastructures ont été menés à bien en vertu du Fonds sur l'infrastructure frontalière (FSIF). Tous les projets ont contribué à améliorer la sécurité et l'efficacité du réseau de transport de surface.	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
						Ponts nationaux et internationaux	Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux	La *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a été déposée le 24 avril 2006.	La *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale le 1er février 2007. Les objectifs ont été atteints.	
								Un nouvel accord d'exploitation a été négocié pour l'exploitation du pont international de Sault Ste. Marie.	Les objectifs ont été atteints.	
						Collaboration internationale	Augmentation des investissements dans les infrastructures de transport	Plusieurs réunions et conférences téléphoniques ont eu lieu entre Transports Canada et la Federal Highway Administration à Washington. Des présentations techniques décrivant la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* ont été faites à de nombreux forums internationaux et on a donné une séance d'information sur le processus du permis présidentiel.	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
						Modifications de la *Loi maritime du Canada* (LMC)	Gouvernance, transparence et responsabilité renforcées	D'autres consultations avec les principaux intervenants ont eu lieu en 2006-2007 afin d'améliorer les modifications de la LMC. Le projet de loi modifiant la loi doit être présenté au Parlement en octobre 2007.	En cours.	
						Étude sur les besoins d'infrastructures de la Voie maritime du Saint-Laurent	Renforcement de la compétitivité du Canada sur les marchés internationaux	On a mené à bien les analyses techniques relatives à l'évaluation des besoins d'infrastructures du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment les conséquences de ces besoins sur le plan technique, économique et environnemental en ce qui a trait à la navigation.	En cours. On continue de préparer le rapport global qui devrait être publié à l'automne 2007.	
						Ridley Terminals Inc.	Gouvernance, transparence et responsabilité renforcées	Ridley Terminals Inc. (RTI) est resté opérationnel et a continué de donner matière à préoccupation en 2006. Son plan d'activités 2006-2010 a reçu l'approbation du gouvernement fédéral.	Les objectifs ont été atteints.	
						Stratégie à long terme de Marine Atlantique	Cadre de responsabilisation et de financement durables à long terme	La première phase de la stratégie à long terme visant à revitaliser Marine Atlantique S.C.C. a été annoncée le 6 février 2007. Cette	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
							du principal maillon du réseau de transport maritime	stratégie a pour effet de donner une vocation plus commerciale à Marine Atlantique S.C.C., d'accroître et de maintenir son taux de recouvrement des coûts entre 60 % et 65 % grâce à des stratégies de génération de recettes et de maîtrise des coûts ainsi que de stabiliser son financement et de faire progresser le plan de renouvellement de la flotte. Un nouveau conseil d'administration a été nommé à l'automne 2006. Marine Atlantique S.C.C. a adopté un nouveau barème de tarifs le 1er janvier 2007 et a imposé un supplément carburant le 1er juillet 2007 pour couvrir ses dépenses de carburant qui dépassaient celles de 2006.		
1, 2 et 3	√	√	√	Innovation Type : en cours	Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui	Initiative sur le coût complet	Instrument analytique supplémentaire	On a établi des estimations des coûts complets des transports au Canada dans tous les modes. Un cadre permettant des actualisations et d'autres peaufinements est en place.	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques: Sécuritaire et sûr	Résultats stratégiques: Efficace	Résultats stratégiques: Respect de l'envir.	Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
					d'un réseau de transport sécuritaire et sûr et Politiques, programmes et infra-structures à l'appui d'un cadre axé sur le marché et Politiques et programmes à l'appui du développe-ment durable	Recherche et développement (R-D) stratégiques	Augmentation des investissements dans la R-D sur les transports, notamment les systèmes de transport intelligents (STI).	Inventaire de quatre thèmes stratégiques de R-D : portes d'entrée et corridors, transports dans le Nord, accessibilité et rendement énergétique. Le Centre de développement des transports et les groupes modaux du Ministère ont pris une part active à près de 120 projets de R-D. Ces projets de R-D visaient notamment à améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la responsabilité environnementale du secteur des transports.	En cours.	
						Plan des STI pour le Canada	Utilisation des résultats de la R-D pour améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité	Trente et un projets de STI ont été réalisés, notamment : • l'installation de plus de 40 nouveaux postes de capteurs environnementaux	Les objectifs ont été atteints.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques: Sécuritaire et sûr	Résultats stratégiques: Efficace	Résultats stratégiques: Respect de l'envir.	Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
							environnementale du réseau canadien des transports	• la mise à niveau de 36 postes existants, la mise en place de postes d'inspection à distance des véhicules commerciaux • la réalisation d'une étude de faisabilité et de conception sur un centre multiorganisme de gestion centralisée des transports.		
						Innovation et perfectionnement des compétences	Une main-d'œuvre hautement qualifiée	Transports Canada a continué de coprésider le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les compétences et de contribuer à la réalisation du plan de travail 2006-2007 du groupe, qui prévoit un recueil élargi des initiatives fructueuses de perfectionnement des compétences. Transports Canada a continué de surveiller le succès de ses investissements dans le site Web de Western Transportation Advisory Council (WESTAC) sur les carrières dans le secteur des transports et de faire la promotion de ce site Web auprès des intervenants.	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
								Transports Canada a également assuré le financement d'un volet transports à l'Expo-sciences virtuelle pancanadienne, ce qui s'est soldé par la présentation de 12 projets ayant un rapport avec le secteur des transports.	Les objectifs ont été atteints.	
3			√	Changements climatiques et qualité de l'air Type : en cours	Politiques et programmes à l'appui du développement durable	Accord lié à la lutte contre les changements climatiques conclu	Sensibilisation accrue aux choix de transports durables et aux impacts des changements climatiques et Réduction des émissions dans le secteur des transports	Des données sur la consommation d'essence ont été recueillies auprès de l'industrie automobile et transmises à Ressources naturelles Canada (RNCan) pour son Guide de consommation de carburant. Des données sur la consommation de carburant des véhicules ont été recueillies par Transports Canada auprès de l'industrie automobile et transmises à RNCan, de même que le savoir-faire du Ministère, afin de surveiller les progrès réalisés dans les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) figurant dans l'accord.	Les objectifs ont été atteints. En cours. Les rapports annuels publics sur le PE ont été publiés.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
						Programme de véhicules à technologies de pointe	Renforcement de la capacité du public à opérer des choix de transport plus durables	Vingt activités publiques ont été organisées en 2006-2007 dans le cadre de ce programme, notamment des salons de l'auto internationaux au Canada et des expositions sur les modes de vie et l'environnement. Des données sur les véhicules à technologies de pointe ont été diffusées pour renseigner le public sur les technologies actuelles et futures et qui sont en mesure de réduire les émissions dans le secteur des transports.	Le programme a dépassé l'objectif original de 10 activités. Le programme a pris fin le 31 mars 2007.	
						Programme de consommation de carburant des véhicules	Réduction des émissions dans le secteur des transports	Le programme a continué : • d'appuyer la publication du Guide de consommation de carburant; • de surveiller et de publier la consommation moyenne de carburant du parc canadien de véhicules neufs; • d'encourager l'amélioration de la consommation de carburant du parc de véhicules neufs en fixant des buts annuels sur la consommation moyenne de carburant de l'entreprise	Les objectifs ont été atteints.	Treize des 24 véhicules achetés ont été soumis à des essais de conformité. Des problèmes contractuels ont retardé l'accumulation de kilométrage des véhicules d'essai et entraîné des retards dans les

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques: Sécuritaire et sûr	Résultats stratégiques: Efficace	Résultats stratégiques: Respect de l'envir.	Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
								(CMCE) pour l'industrie automobile et de surveiller la conformité; • de faire subir des essais à un échantillon de véhicules pour confirmer le respect de la cote de consommation de carburant.	Les résultats ont été partiellement atteints.	essais. Des mesures correctrices ont été prises : on a embauché des conducteurs pour qu'ils accumulent des kilomètres sur les véhicules d'essai.
						Programme de démonstration en transport urbain	Réduction des émissions dans le secteur des transports	• Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre/le financement de cinq projets de démonstration dont le but est de faciliter le passage aux transports en commun, à la bicyclette, à la marche, au covoiturage et à d'autres options durables; • Le Ministère a lancé trois nouveaux projets de démonstration à Winnipeg, Gatineau et Québec; • Il a financé 14 activités éducatives auxquelles ont pris part plus de 1 000 participants; • Il a conçu des produits d'information, dont	En cours. Les rapports préliminaires des auteurs de projets de démonstration en 2006-2007 révèlent que les projets exercent un attrait sur les résidents en ce qui concerne les options de transport durables.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
								12 nouvelles études de cas, afin de faire connaître les pratiques exemplaires en matière de transports durables; • Il a financé deux programmes de prix qui reconnaissent les pratiques exemplaires dans le domaine des transports durables.		
							Sensibilisation accrue aux choix de transports durables et aux impacts des changements climatiques	Des consultations sur l'Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique ont été amorcées au Canada.	En cours.	
2 et 3		√	√	Évaluation environnementale Type : en cours	Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre axé sur le marché et Politiques et programmes à	Évaluations environnementales des projets qui doivent être approuvés en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*	Protection de l'environnement contre les effets des projets de transport	Mille cinquante-huit évaluations environnementales (EE) ont eu lieu ou ont pris fin en 2006, dont 882 (ou 83 %) ont été déclenchées par la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Un examen de l'efficacité du programme EE a été entrepris en 2006 pour rendre compte des mesures d'efficacité mises en place dans le cadre du programme EE et préciser les ressources nécessaires à	En cours.	

Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère

Résultats du gouvernement du Canada[1]	Résultats stratégiques			Priorités des programmes	Activités des programmes	RPP 2006-2007 Domaines d'intérêt particulier	Résultats escomptés	Résultats atteints en 2006-2007 (ou progrès réalisés)	État actuel du rendement	Explication en cas de non-réalisation des résultats escomptés/ mesures correctrices qui seront prises
	Sécuritaire et sûr	Efficace	Respect de l'envir.							
					l'appui du développement durable			l'exécution du programme, en tenant compte de ces mesures.		
3			√	Protection et assainissement de l'environnement Type : en cours	Politiques et programmes à l'appui du développement durable	Faisabilité des programmes de laissez-passer annuel de transport en commun donnant droit à un rabais de l'employeur au Canada	Capacité accrue du public à opérer des choix de transport plus durables	On a procédé à une évaluation du programme de laissez-passer de transport en commun dans la région de la capitale nationale. Le rapport recommande d'élargir le programme de laissez-passer avec retenues à la source à d'autres régions du pays.	Les objectifs ont été atteints.	
						Gestion des sites contaminés	Les sites que l'on soupçonne d'être contaminés sont répertoriés et les sites à haut risque font l'objet de mesures d'assainissement/ gestion des risques	En vertu du Plan d'action fédéral sur les sites contaminés, Transports Canada a reçu des fonds pour procéder à 11 évaluations et réaliser 11 projets d'assainissement en 2006-2007. La majeure partie des projets d'assainissement sont des projets pluriannuels qui recevront des fonds dans les années à venir.	En cours.	

Veuillez noter que la section II comporte certains textes qui n'apparaissent pas dans le tableau « Résumé du rendement par rapport aux résultats, aux priorités et aux engagements stratégiques du Ministère » ci-dessus, car les engagements n'étaient pas mentionnés dans le Rapport sur les plans et priorités de 2006-2007, mais qu'ils sont jugés dignes de mention dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2006-2007.

Note 1 : Le chiffre figurant dans la colonne « Résultats du gouvernement du Canada » renvoie aux trois résultats ci-après.

Les trois résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités des programmes appuient les résultats suivants du gouvernement du Canada tels qu'ils seront présentés dans le prochain rapport sur le rendement du Canada :

1. **Des collectivités sécuritaires et sûres;**
2. **Un marché juste et sécuritaire;**
3. **Une forte croissance économique.**

1.4 Rendement global du Ministère

Comme on le constate à la lecture du Résumé du rendement ministériel ci-dessus, des progrès ont été enregistrés au cours de l'année à l'égard de la majorité des engagements du Ministère figurant dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007*.

Le Résumé du rendement ministériel à la section 1.3.3 montre de quelle façon les trois résultats stratégiques du Ministère et les priorités des programmes appuient 8 des 13 résultats du gouvernement du Canada présentés dans le *Rapport de 2006 sur le rendement du Canada* :

- Des collectivités sécuritaires et sûres;
- Un marché juste et sécuritaire;
- Une forte croissance économique;
- Une économie basée sur l'innovation et le savoir;
- Un environnement sain et pur;
- Un monde sécuritaire et sûr grâce à la coopération internationale;
- Un partenariat nord-américain fort et mutuellement bénéfique;
- Un Canada prospère grâce au commerce mondial.

La création du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en février 2006, conjuguée au changement de gouvernement qui l'a précédée, a ouvert la voie à une année dynamique pleine de défis et de possibilités pour Transports Canada. Le Ministère a réussi à respecter la plupart des engagements figurant dans son *Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007*, ce qui témoigne du fait que Transports Canada est un ministère bien structuré capable de remplir son mandat.

Dans le cadre du premier résultat stratégique du Canada, « Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce », le Ministère a connu le succès sur plusieurs fronts. Entre autres,

- il a adopté une nouvelle politique sur le transport aérien international (Ciel bleu) qui aura pour effet de libéraliser les accords bilatéraux de transport aérien;
- il a lancé l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique qui garantira que le Canada tire tous les avantages voulus de l'évolution de l'économie mondiale;
- il a reçu des pouvoirs en vertu de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* qui a reçu la sanction royale le 1er février 2007 permettant d'améliorer la gouvernance et la responsabilisation des principales infrastructures de transport.

Transports Canada participe également aux négociations commerciales internationales à l'appui de la Stratégie de commerce mondial du gouvernement du Canada et du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP) afin d'atteindre les grands objectifs du Ministère dans le contexte de la croissance, de la compétitivité et de la qualité de vie en Amérique du Nord.

Par ailleurs, au printemps 2007, *Allons de l'avant : Changer la culture de sécurité et de sûreté - Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté* a été publié. Ce document expose l'orientation que Transports Canada doit prendre pour enregistrer des progrès dans le

cadre du changement de la culture de sécurité et de sûreté. *Allons de l'avant* nous aidera à appliquer la gestion de la sécurité et de la sûreté à nos activités quotidiennes de transport et jouera également un rôle dans le deuxième résultat stratégique, « Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté ».

Le troisième résultat stratégique de Transports Canada, « Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable », a nettement progressé grâce à plusieurs initiatives, dont la principale est la Stratégie écoTRANSPORTS annoncée en février 2007, qui prévoit l'octroi de plus de 100 millions $ pour lancer des initiatives visant la propreté des transports.

Le fait de concilier les résultats de Transports Canada et ceux du gouvernement du Canada garantit que les décisions en matière de transport contribuent au succès du programme gouvernemental dans son ensemble. Et, grâce au concours d'autres ministères, d'organisations et du secteur privé, les programmes et les services offerts par Transports Canada continuent d'appuyer les objectifs relatifs à la sécurité et à la sûreté, à une économie vigoureuse et à la protection de l'environnement.

SECTION II - ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2006-2007 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
439 234 $	466 454 $	429 185 $

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le budget des dépenses, les activités de programme qui relèvent de ce résultat stratégique sont « Politiques, programmes et infrastructures en appui au cadre de marché » et quatre sociétés d'État : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc., la Société des ponts fédéraux Limitée, Marine Atlantique S.C.C. et VIA Rail Canada inc. Le présent rapport ne contient des renseignements que sur la première activité de programme. Les sociétés d'État ont préparé leur propre plan annuel. Aux termes de l'article 122 de la LGFP, les sociétés d'État doivent présenter leurs plans d'entreprise au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ne sont pas soumises à l'exigence de faire rapport par l'intermédiaire du présent document.

Cette activité de programme englobe l'élaboration de politiques, de lois, de programmes et de soutien des infrastructures de transport de manière à ce que les forces de la concurrence et du marché orientent la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché puissant et dynamique incite les concurrents existants et les nouveaux venus à faire preuve d'innovation et à offrir de nouveaux services afin de répondre aux besoins des Canadiens en matière de transport. Au nombre des activités qui relèvent de cet élément, il faut mentionner la surveillance et l'analyse du réseau de transport du Canada, les rapports annuels sur l'état de santé du réseau, les études économiques et l'élaboration de nouvelles politiques. Transports Canada administre également les programmes de subventions destinées aux aéroports, aux ports, aux routes et aux ponts, et il assume les fonctions de propriétaire et de surveillant des ports, des aéroports et des sites du système de navigation aérienne. En vertu du volet Infrastructures de cette activité de programme, Transports Canada négocie la cession des ports, des aéroports et des terrains de la Voie maritime à des intérêts locaux, et il exploite les aéroports et les ports jusqu'à leur cession, de même que les aéroports et les ports éloignés appartenant au gouvernement fédéral.

Le *Rapport 2006-2007 sur les plans et les priorités* de Transports Canada fait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère doit cristalliser ses efforts afin d'établir un réseau de transport efficace. La section qui suit décrit les points forts des progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

Indicateurs de progrès

- *Augmentation de la productivité du réseau de transport*
- *Niveaux des prix et des services*
- *Rentabilité financière des différentes composantes du réseau*
- *Diminution des coûts pour les contribuables*
- *Avantages pour l'industrie et les consommateurs résultant d'une plus grande harmonisation*

Résultats atteints par rapport aux indicateurs de progrès

La productivité du secteur des transports fait l'objet d'une surveillance et il en est rendu compte dans le rapport annuel au moyen d'indicateurs de productivité. Transports Canada établit un indicateur de productivité totale des facteurs pour chaque mode en tenant compte d'éléments comme les frais de main-d'œuvre, de carburant et d'investissement. Les indicateurs de la productivité totale des facteurs proviennent des données recueillies par Transports Canada ou fournies par Statistique Canada ou d'autres sources dignes de foi.

Selon les données les plus récentes, en 2005, la productivité totale des facteurs a augmenté de 2,6 % dans le transport ferroviaire des marchandises (compagnies de classe I) et de 7,9 % dans l'industrie du transport aérien. La productivité totale des facteurs a progressé de 2,1 % chez VIA Rail mais a reculé de 4,3 % dans les transports en commun. On n'a pas pu estimer la productivité dans les secteurs du camionnage et du transport maritime à cause de problèmes de données.

Dans le rapport annuel intitulé « Les transports au Canada en 2006 », Transports Canada constate que les prix du transport ferroviaire des marchandises ont augmenté de 9,8 % en 2005 par rapport à 2004, ce qui s'explique dans une large mesure par l'incorporation des suppléments carburant. Pendant la même période, dans d'autres secteurs, les hausses de prix ont été plus modérées : les prix n'ont augmenté que de 3,6 % dans le secteur du transport aérien, de 1,7 % chez VIA Rail et de 3,5 % dans les transports en commun. En dépit de ces hausses de prix, la production (que l'on mesure en général en voyageurs-kilomètres ou en tonnes-kilomètres) a elle aussi augmenté en 2005. Elle a progressé de 4,8 % dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises, de 8,2 % dans l'industrie du transport aérien, de 4,1 % chez VIA Rail et de 3,6 % dans les transports en commun.

Les résultats financiers de certains transporteurs ou groupes de transporteurs sont également surveillés par Transports Canada, qui calcule un ratio d'exploitation ou un ratio de recouvrement des coûts (dans le cas des transporteurs qui bénéficient de subventions publiques comme VIA Rail et les transports en commun) au titre des projets de transport dont il assure la surveillance. Ces données peuvent être consultées dans l'addenda statistique du rapport annuel.

Priorités des programmes :

2.1.1	**Cadre stratégique axé sur le marché**
2.1.2	**Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux**
2.1.3	**Innovation**

2.1.1 Cadre stratégique axé sur le marché

Les forces de la concurrence et du marché libre stimulent le rendement et l'augmentation de la productivité. Les investissements du secteur public et du secteur privé revêtent une importance capitale pour avoir un réseau de transport concurrentiel d'envergure mondiale, mais toute intervention de l'État doit cibler les situations où les forces du marché ne suffisent pas à atteindre les résultats souhaitables. Transports Canada a œuvré sur plusieurs fronts pour offrir un cadre du marché dynamique et prospère au réseau national de transport. On trouvera ci-après quelques brèves mises à jour sur certaines des activités menées par Transports Canada au cours de l'exercice 2006-2007.

Modifications de la *Loi sur les transports au Canada*

Le gouvernement a fait part de son intention d'apporter des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* en fonction de l'ex-projet de loi C-44, en subdivisant ledit projet de loi en trois textes législatifs plus faciles à gérer. La *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a reçu la sanction royale le 1er février 2007. Elle confère au gouvernement fédéral le pouvoir législatif d'assurer la surveillance des 24 ponts et tunnels internationaux réservés à la circulation routière et des 9 ponts et tunnels ferroviaires internationaux, ainsi que des nouveaux ponts et tunnels internationaux qui seront construits à l'avenir. Le projet de loi C-11 contient des modifications qui ont trait à l'Office des transports du Canada, aux fusions dans le secteur des transports, aux voyages en avion, aux voyageurs ferroviaires, aux nuisances acoustiques ferroviaires et au plafonnement des recettes découlant du transport des grains. Il a été soumis au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 28 mars 2007 et a suivi la procédure d'examen parlementaire normale qui s'est soldée par sa sanction royale le 5 juillet 2007. En 2006-2007, de nombreuses consultations ont eu lieu sur un troisième projet de loi qui aura pour effet d'améliorer les dispositions dont le but est de protéger les expéditeurs ferroviaires contre une éventuelle emprise abusive sur le marché par les compagnies de chemin de fer. Ce projet de loi devrait être déposé au début de 2007-2008.

Parc fédéral de wagons-trémies

Dans le budget de 1996, le gouvernement a fait part de son intention de se débarrasser du parc fédéral de wagons-trémies destinés au transport du grain. Ce parc de 12 400 wagons sert au transport des grains de l'Ouest du Canada depuis 30 ans. Le 4 mai 2006, le nouveau gouvernement du Canada a annoncé qu'il conserverait les wagons-trémies afin d'en maximiser les avantages pour les agriculteurs et les contribuables. Des négociations ont été amorcées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique en vue de conclure de nouveaux accords d'exploitation. En plus de rendre les compagnies de chemin de fer responsables de l'exploitation quotidienne des wagons-trémies du gouvernement fédéral, les nouveaux accords contiennent des dispositions en vertu desquelles les wagons-

trémies seront remis à neuf aux frais des compagnies de chemin de fer. En outre, les compagnies de chemin de fer continueront d'assurer l'entretien des wagons-trémies selon les normes de l'industrie, et Transports Canada procédera régulièrement à des inspections pour s'assurer que les travaux d'entretien et de remise à neuf ont bien été exécutés. Les compagnies de chemin de fer paieront des redevances à l'État au titre de l'utilisation des wagons dans le cadre de mouvements non assujettis au plafonnement des recettes. Les agriculteurs bénéficieront des wagons remis à neuf et modernisés ainsi que de nouveaux wagons de plus grande capacité, que les compagnies de chemin de fer leur fourniront à leurs frais. L'accord conclu avec le Chemin de fer Canadien Pacifique a été signé en juillet 2007. L'accord avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada devrait l'être au cours de l'exercice 2007-2008.

Accords internationaux de transport aérien

Une nouvelle politique aérienne internationale (Ciel bleu) a été adoptée en 2006. L'annonce a été précédée par des recherches, des préparatifs et des consultations avec un vaste éventail d'intervenants canadiens et approuvée par le Cabinet. Les négociations d'accords de transport aérien nouveaux ou élargis ont abouti avec le Royaume-Uni, le Portugal, l'Algérie, la Serbie, la Croatie et le Japon. Les négociations avec le Venezuela ont échoué. Un dialogue nourri avec la Commission européenne visant la négociation d'un accord exhaustif de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne a été amorcé par une réunion exploratoire au niveau des fonctionnaires.

Loi sur les aéroports du Canada

Le projet de loi C-20, la *Loi sur les aéroports du Canada*, a été déposé en juin 2006, à l'issue d'une longue série de consultations avec les intervenants et les provinces et les territoires. D'autres consultations ont été amorcées en vue de parvenir à un accord général sur la façon de résoudre les questions ou les préoccupations en suspens qui ont fait surface dès que le texte du projet de loi a été connu du public.

Surveillance du Réseau national d'aéroports

Transports Canada a créé un système pour surveiller la rentabilité financière des administrations aéroportuaires du réseau national d'aéroports, en ayant recours à une démarche pluriannuelle qui s'applique aux 21 administrations aéroportuaires. De ce fait, le Ministère dispose désormais d'une base de données financières sur les administrations aéroportuaires.

Transports Canada a adopté un système de fiche d'évaluation équilibrée pour surveiller le rendement des aéroports, en s'inspirant au maximum des bases de données financières, statistiques et opérationnelles existantes. Une fiche d'évaluation équilibrée sur cinq ans a été établie pour chacune des 21 administrations aéroportuaires au moyen des bases de données existantes. Le Ministère analyse actuellement les avantages qu'il y a à élargir l'éventail des renseignements disponibles, le coût de diffusion de ces données supplémentaires et la mesure dans laquelle les avantages supplémentaires justifient l'augmentation des coûts.

Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada

Le 15 juin 2006, le Comité permanent des langues officielles a publié un rapport recommandant au gouvernement d'apporter les modifications à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*. Dans sa réponse à ce rapport, le gouvernement s'est engagé à déposer un texte législatif pour apaiser les préoccupations du Comité permanent. Le 18 octobre 2006, le gouvernement a déposé le projet de loi C-29, modifications à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, dont le but est d'assurer que les obligations relatives aux langues officielles continuent de s'appliquer à la compagnie Air Canada restructurée et qu'elles sont rétablies dans ses diverses filiales. L'état du projet de loi sera précisé une fois que la nouvelle session du Parlement aura débuté.

Organisation de l'aviation civile internationale

La mission permanente du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) remplit deux rôles - celui d'une mission diplomatique et celui d'une direction générale de Transports Canada. La mission continue de défendre les programmes ministériels en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement et de gouvernance, en mobilisant à la fois Transports Canada et le Ministère des Affaires étrangères et Commerce international Canada à l'égard de la gouvernance et des préoccupations d'ordre politique et diplomatique. Les interventions du Canada à l'OACI ont eu et continueront d'avoir un retentissement favorable : transparence des vérifications de sécurité, mise en place de lignes directrices régissant le transport des liquides, des gels et des aérosols à bord des aéronefs, élaboration de stratégies sur l'environnement, plus grande notoriété de la condition des femmes à l'OACI, plus grande transparence des méthodes de recrutement de l'OACI, lancement d'un système d'évaluation des effectifs et amélioration de la gestion financière de l'organisation. En 2006, l'OACI a traversé une année transitoire avec la réélection du secrétaire général et l'élection d'un nouveau président du conseil après 30 ans de mandat assuré par le président sortant. Le Canada continue d'être l'un des principaux protagonistes qui préconisent et facilitent les réformes institutionnelles dans le cadre de cette transition.

Administration de l'aéroport international de Gander

L'Administration de l'aéroport international de Gander (GIAA) a accepté l'offre du gouvernement de lui octroyer une aide financière pouvant atteindre 4,8 millions $ pour éponger ses éventuels déficits d'exploitation et d'immobilisations entre le 1er avril 2007 et le 31 octobre 2008. L'objet de cette contribution est d'assurer la stabilité financière à court terme de l'Administration tandis que celle-ci s'évertue à augmenter ses recettes et à assurer sa rentabilité financière à long terme. La GIAA n'est pas encore parvenue au seuil de la rentabilité financière en raison d'une farouche concurrence dans le domaine du transport des passagers, des progrès technologiques et des changements industriels qui compromettent ses activités en tant qu'escale technique et de facteurs économiques et politiques mondiaux. La contribution permettra d'éponger les déficits d'exploitation et d'immobilisations mensuels de la GIAA. La GIAA doit présenter avant l'automne 2007 un plan d'activités qui expose en détail son plan pour accroître ses recettes.

Terrains de Mirabel

Le 18 décembre 2006, le premier ministre Stephen Harper et le ministre Cannon ont annoncé la création d'un programme qui permettra aux agriculteurs d'acheter les terrains qu'ils louent actuellement à l'aéroport international de Mirabel. En outre, ils ont annoncé la constitution d'un comité de transition. Le mandat de ce comité est de formuler des recommandations à l'intention du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur les modalités du programme. Ce comité a présenté son rapport le 28 avril 2007. Conformément aux vœux de l'Union des producteurs agricoles (UPA), le comité a tenu compte des précédents créés par le Programme de vente de 1985 et le Programme de location de longue durée de 1989. Les locataires actuels bénéficieront de la préséance pour l'achat des terrains. Le coût du programme est estimé à 10,9 millions $ sur trois ans.

Conformément à la politique du Conseil du Trésor sur l'environnement relatif aux biens immobiliers, les ministères doivent vérifier l'état des biens immobiliers dans une optique environnementale avant de les vendre. C'est pourquoi Transports Canada a lancé un appel d'offres pour confier à une entreprise le soin de procéder à ces vérifications de conformité environnementales. L'entreprise a été sélectionnée et un contrat lui a été adjugé. Par ailleurs, des négociations ont été amorcées avec Aéroports de Montréal (ADM) afin de soustraire ces terrains à sa gestion, ce qui nécessitera de modifier sa convention de bail avec Transports Canada. L'Administration aéroportuaire a fait preuve d'une coopération sans faille. En outre, depuis le début de décembre 2006, Transports Canada est en pourparlers avec les Mohawks de Kanesatake pour les tenir au courant de l'évolution de ce dossier. Des séances d'information avec la Ville de Mirabel et le conseil de bande des Mohawks de Kanesatake ont eu lieu ce printemps, et les communications se poursuivent.

Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne

Le Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne a été adopté à titre de mesure provisoire dans le sillage des attentats perpétrés le 11 septembre 2001 afin d'accorder une indemnité provisoire aux tiers à titre d'assurance aviation pour risques de guerre aux compagnies aériennes canadiennes qui ne réussissent pas à obtenir une protection d'assurance suffisante selon des conditions commercialement acceptables. Le programme a été prolongé à plusieurs reprises, le plus récemment jusqu'à la fin de 2007. Son objectif est d'assurer le fonctionnement, la rentabilité et la compétitivité ininterrompus de l'industrie canadienne du transport aérien. Le Ministère continue de surveiller le marché de l'assurance aviation et d'apporter des rajustements au programme, le cas échéant.

Assurance maritime et réforme du droit maritime

De nouveaux règlements qui obligent les transporteurs maritimes à contracter et à maintenir une couverture d'assurance suffisante pour faire face à leurs responsabilités à l'égard des passagers ont été préparés, mais ils ont été mis en veilleuse en attendant que plusieurs modifications soient apportées à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM). Au nombre de ces modifications, il faut mentionner la ratification de plusieurs conventions internationales sur la

responsabilité, des réformes de la *common law* et une exemption accordée à l'industrie du tourisme d'aventure maritime qui n'est pas assujettie à la partie 4 de la LRM. Les consultations organisées avec les intervenants au sujet de ces réformes sont désormais terminées. La réglementation régissant une assurance obligatoire pour les transporteurs maritimes sera mise en suspens en attendant la modification de la LRM.

Programme de contributions aux simulateurs de navire

La formation du personnel maritime sera nettement améliorée grâce à l'approbation d'un Programme de contributions à des simulateurs de navire de 7,2 millions $, approuvé par décret le 18 décembre 2006. Ce programme versera une aide financière à cinq provinces qui ont des instituts de formation maritime pendant une période de transition de quatre ans, soit du 1er avril 2007 au 31 mars 2011. Grâce au transfert gratuit des 10 simulateurs de formation navale qui appartenaient jusque-là au gouvernement fédéral, Transports Canada sera en mesure d'assurer l'uniformité des normes de formation et de rendement sans en prescrire l'utilisation. Pour d'autres précisions sur les initiatives ci-dessus et d'autres régimes de sécurité en vertu du Programme de sécurité maritime, visiter le site http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm.

Délivrance de permis aux embarcations de plaisance

Le 1er avril, Service Canada a commencé de délivrer des permis aux embarcations de plaisance dans ses 320 bureaux disséminés à travers le Canada pour le compte de Transports Canada. Ce service met désormais à la disposition du public canadien près de trois fois le nombre d'endroits où ils peuvent obtenir ce type de permis. En 2006, plus de 100 000 permis (chiffre préliminaire) ont été délivrés au Canada. Le nouveau système permet également au personnel responsable des opérations de recherche et sauvetage d'avoir accès à des renseignements 24 heures par jour, 7 jours par semaine, en cas d'urgence. Cela pourrait faire toute la différence entre la vie et la mort. Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/securitenautique/permis.htm.

Cessions portuaires

Depuis 11 ans, Transports Canada cède la propriété et l'exploitation de ses ports régionaux et locaux et de ses ports éloignés à d'autres ministères fédéraux, aux provinces et à des intérêts locaux, notamment aux municipalités. Les résultats finals de ces cessions portuaires contribuent au rôle des transports comme instrument d'habilitation économique. Le programme de cessions a pour effet de mettre l'exploitation des ports ainsi cédés entre les mains de ceux et celles qui sont le mieux qualifiés pour tenir compte de la conjoncture locale, ce qui contribue à l'efficacité et à la rentabilité du réseau de transport.

En date du 31 mars 2007, Transports Canada s'était dessaisi de 469 (85 %) de ses 549 ports d'origine, ce qui comprend trois cessions réalisées durant l'exercice 2006-2007. Ces cessions ont permis aux contribuables canadiens d'économiser environ 531 millions $ qui auraient été autrement consacrés à l'exploitation et à l'entretien de ces ports. En 2006-2007, le Ministère a versé 513 000 $ à des intérêts locaux à même le Fonds de cession des ports pour faciliter la cession des ports, ce qui porte le total des dépenses à même le Fonds à 203,8 millions $ depuis le lancement du programme.

Le Programme de cession des ports a récemment été prolongé jusqu'au 31 mars 2012. Cette prolongation permettra la poursuite des négociations et donnera l'occasion aux collectivités et aux intérêts locaux de devenir propriétaires des installations portuaires et d'en assurer l'exploitation.

Les résultants de la plus récente évaluation du Programme de cessions des ports sont présentés au tableau 9 – Renseignements sur les programmes de paiements de transfert http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Pour d'autres précisions sur le Programme de cession des ports, nous vous invitons à consulter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm.

Collecte de données

Transports Canada a prolongé le programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) jusqu'à la phase II afin d'améliorer la qualité, la portée et la ponctualité des statistiques sur le transport aérien dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. En 2006-2007, le volet fret de la phase II du programme CESTA a été lancé avec succès et le programme CESTA recueille désormais des données sur le fret auprès de 80 % des transporteurs aériens qu'il visait pour commencer. La procédure de collecte de données sur le fret a également été intégrée avec la procédure de collecte de données mise en place durant la phase I du programme CESTA. On a également amorcé les premières activités de collecte des données dans le secteur de l'aviation générale afin de répondre aux besoins du Ministère dans ce segment de l'industrie du transport aérien.

En 2006-2007, des enquêteurs au service de Transports Canada ont interrogé des camionneurs dans le cadre de l'Enquête nationale sur route (ENR) aux principaux postes-frontière entre le Canada et les États-Unis et en des endroits stratégiques situés dans le corridor Québec-Windsor. L'ENR est un projet fédéral-provincial-territorial de collecte et d'analyse de données qui utilise des techniques passives de collecte de données pour recueillir des données sur la circulation et mener des enquêtes dans des endroits précis pour recueillir des renseignements sur les activités de camionnage. L'étendue des activités de camionnage englobe le réseau routier national et ne vise pas seulement les entreprises de camionnage commercial qui ont leur siège au Canada, mais également les entreprises de camionnage domiciliées aux États-Unis qui exploitent des services commerciaux entre le Canada et les États-Unis ainsi que les camions privés exploités par les expéditeurs pour leur propre compte.

Coûts complets des transports au Canada

En 2006-2007, Transports Canada, avec le concours des provinces et des territoires, a procédé à une série d'études visant à évaluer les coûts complets des transports au Canada. Les travaux réalisés dans le cadre de ce projet pluriannuel échelonné sur plusieurs phases ont abouti à un nouvel instrument analytique qui fournira aux législateurs une évaluation détaillée des coûts financiers et sociaux de tous les modes de transport au Canada. Cela englobe les coûts d'investissement et d'exploitation à la fois des infrastructures et des véhicules, l'évaluation

économique des terrains occupés par les infrastructures de transport et les coûts estimatifs des impacts sociaux des transports (accidents, embouteillages de la circulation, pollution atmosphérique, changements climatiques et nuisances acoustiques).

2.1.2 Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux

Favoriser la libre circulation des gens et des marchandises et créer une conjoncture propice aux investissements dans les infrastructures de transport demeurent des objectifs primordiaux du Ministère. Transports Canada collabore avec d'autres ordres de gouvernement pour assurer la viabilité et la compétitivité du réseau de transport. Des infrastructures résistantes et durables sont nécessaires pour appuyer le volume sans cesse croissant du trafic commercial et touristique qui emprunte les routes, les frontières, les portes et corridors commerciaux du Canada.

Grâce à la formule des « portes », nous pouvons prendre des mesures stratégiques afin de tirer parti de la convergence des possibilités qui se rapportent au commerce international, à la géographie et aux transports. L'objectif est de maximiser l'efficacité de nos principaux corridors et portes commerciaux et d'assurer la coordination des politiques afin d'en tirer le maximum de parti.

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Dans le budget 2006, le gouvernement a débloqué 591 millions $ pour l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) afin de relever les défis et de tirer parti des possibilités d'aménagement de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. L'IPCAP a pour but de créer de meilleurs réseaux de transport afin de favoriser les chaînes d'approvisionnement mondiales entre l'Amérique du Nord et l'Asie. En particulier, elle vise à accroître la part de la porte sur le marché des importations en provenance de l'Asie par conteneur à destination de l'Amérique du Nord; à améliorer l'efficacité et la fiabilité de la porte pour les exportations canadiennes et nord-américaines à mesure que les économies d'Asie prospèrent; et à renforcer le commerce avec la région de l'Asie-Pacifique.

L'IPCAP est un ensemble intégré d'investissements et de mesures stratégiques qui renforcera la capacité et l'efficacité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et qui permettra au Canada d'en tirer le meilleur parti. Le premier ministre Harper a officiellement lancé l'IPCAP en octobre 2006. Un certain nombre de mesures immédiates ont été annoncées lors du lancement, qui totalisent 321 millions $, notamment des infrastructures de transport et des composantes relatives à la compétitivité mais sans rapport avec les infrastructures. Les décisions sur les fonds résiduels seront prises à l'issue d'une procédure de planification et de consultation accélérée.

Le ministre du Commerce international et le ministre responsable de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de 2010, de même que l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, sont conjointement responsables de l'élaboration et du lancement de l'IPCAP. L'élaboration et l'adoption de l'IPCAP sont dirigées par Transports Canada, qui bénéficie de la collaboration des quatre ministères et organismes fédéraux suivants : Ministère des Affaires étrangères et Commerce international (MAECI);

Agence des services frontaliers du Canada (ASFC); Parcs Canada; et ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest (DEO).

Pour plus d'information sur l'IPCAP, consulter le site http://www.tc.gc.ca/dossiers/ipcap/menu.htm.

Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR)

Volet Construction routière du PSIR

En vertu du volet Construction routière du PSIR, 13 projets ont été réalisés au Canada en 2006-2007 au Yukon, en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse grâce à l'enveloppe de 485 millions $. Ces projets auront pour effet de renforcer la sécurité et l'efficacité de la circulation des gens et des marchandises, d'appuyer le commerce et le développement économique, et de promouvoir la durabilité des transports.

Initiatives de transport aux postes-frontière en vertu du PSIR

Une nouvelle route reliant la route transcanadienne au pont international de Sault Ste. Marie en Ontario et d'importants travaux d'amélioration de la route 15 conduisant au poste-frontière de Lacolle ont été réalisés en vertu du volet Construction des postes-frontière du PSIR en 2006-2007. Ces projets ont pour effet d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la capacité du réseau routier qui mène à la frontière avec les États-Unis et de faciliter le franchissement de la frontière par les voyageurs et les marchandises. En outre, avec le concours des provinces et des territoires, des appareils électroniques de comptage et de classification de la circulation ont été installés à certains postes à travers le Canada. Cela constituera une nouvelle source de données qui permettront de mieux comprendre les mouvements de marchandises et d'améliorer les politiques et les programmes.

La phase d'évaluation environnementale du projet binational visant à aménager un nouveau poste-frontière dans la région de Windsor-Detroit s'est poursuivie en 2006-2007, sous l'égide du Partenariat binational Canada–États-Unis–Ontario–Michigan. Les études environnementales et techniques sur les emplacements possibles d'un nouveau poste-frontière ont été réalisées au Canada et aux États-Unis, dans le cadre d'une étude binationale coordonnée visant à trouver une solution définitive aux problèmes de circulation à la frontière dans cette région.

Au cours de l'exercice 2006-2007, la liste des emplacements possibles a été réduite à trois ouvrages de franchissement d'une rivière, à trois emplacements de complexes douaniers et à une voie d'accès centrale menant de la route 401 aux postes-frontière. Ce projet permettra de réduire les embouteillages de la circulation et se soldera par un réseau routier plus sûr et plus efficace pour tous les Canadiens.

Pour d'autres précisions sur la porte d'entrée de Windsor, veuillez consulter les sites http://www.partnershipborderstudy.com/detroitriver_fre/ et http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2005/05-gc003f.htm.

Initiative de planification des transports et d'intégration modale du PSIR

Transports Canada a débloqué 5 millions $ pour des recherches universitaires et des initiatives appliquées aux transports afin de faire progresser la Planification des transports et l'intégration modale (PTIM) dans les zones urbaines et le long des corridors de transport. Le Ministère a financé plusieurs études de PTIM en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse consacrées aux réseaux express régionaux, aux corridors ferroviaires, à la chaîne d'approvisionnement, au transport maritime à courte distance et à la circulation des marchandises. Par ailleurs, un deuxième appel d'offres lancé en novembre 2005 a abouti à l'annonce de 13 projets gagnants en juin 2006. Ces projets auront droit au financement du fédéral à hauteur d'environ 1 million $. À ce jour, la majeure partie des 5 millions $ débloqués ont été accordés à 45 projets à travers le pays. En encourageant l'établissement de méthodes novatrices pour étudier les problèmes de transport, ces projets augmenteront l'efficacité du réseau de transport dans son ensemble et amélioreront sa durabilité. Pour d'autres précisions sur les deux appels d'offres PTIM, consulter les sites http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-h061f.htm et http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2006/06-h057f.htm.

PSIR - Nunavut

Ce programme a abouti à la construction de trois aérogares à Pond Inlet, Coral Harbour et Gjoa Haven; et d'une route de 3,2 km à Chesterfield Inlet. Le programme a également financé deux études sur les habitats des poissons à Pond Inlet et à Clyde River, et partiellement financé l'étude sur une route Nunavut-Manitoba. Dans l'ensemble, le programme a injecté 4,2 millions $ dans l'économie du Nunavut.

Une évaluation des volets du PSIR a eu lieu en 2006. Les résultats sont présentés au tableau 9 - Renseignements sur les programmes de paiements de transfert http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Pour un complément d'information sur le PSIR, consulter le site http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

Transports Canada a collaboré de près avec Infrastructure Canada à la réalisation stratégique de grands projets d'infrastructures des transports de surface. D'importantes ressources ont été consacrées à l'examen des projets et à la négociation d'accords de contributions en ce qui concerne cette nouvelle enveloppe. D'importants projets routiers sont en cours de construction au Canada et ils permettront la circulation plus sûre et plus rapide des voyageurs et des marchandises sur les principales routes terrestres du Canada; ils réduiront les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques; encourageront l'aménagement plus efficace des centres urbains; augmenteront l'activité économique, notamment le tourisme; et stimuleront l'utilisation de technologies et de pratiques novatrices visant à minimiser les émissions de gaz à effet de serre. Cinq grands projets d'infrastructures routières ont été réalisés en vertu de ce

programme en 2006-2007 au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nouveau-Brunswick, ce qui s'est soldé par des retombées au niveau de la sécurité et de l'efficacité pour tous les Canadiens

Outre les projets mentionnés ci-dessus, le Ministère a poursuivi ses travaux avec Infrastructure Canada afin de réaliser des projets visant à améliorer et à renforcer la capacité des réseaux de transport en commun du Canada. On a amorcé les travaux de construction dans le cadre de projets dans l'agglomération de Toronto (GO Transit, réseau d'autobus express VIVA de York et Commission de transport en commun de Toronto) et à Vancouver (Colombie-Britannique) (Canada Line). À titre d'exemple, d'importants progrès ont été réalisés dans la construction de Canada Line durant l'année, les travaux étant terminés à près de 30 %, et Canada Line devant entrer en service comme prévu le 30 novembre 2009. Le premier des deux tunnels creusés sous le centre-ville de Vancouver approche du point de sortie à proximité du secteur riverain, et d'importants ponts enjambant les bras nord et intermédiaire du Fraser avancent eux aussi. Dans l'ensemble, les projets de transport en commun réduiront la croissance des embouteillages et les impacts correspondants sur l'environnement. Au Québec, d'importants progrès ont été enregistrés dans la phase 1 de l'autoroute 30. Un cadre de partenariat public-privé a été conçu; un appel d'offres a été lancé et les trois candidats finals ont été sélectionnés; l'évaluation environnementale du gouvernement fédéral est terminée; et le gouverneur en conseil a donné son approbation pour l'aménagement d'un pont qui permettra de franchir le Saint-Laurent et le canal Beauharnois.

Vous trouverez d'autres précisions aux adresses http://www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml et http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/csif-fcis/index_f.shtml.

Fonds sur l'infrastructure frontalière

Le Ministère a continué de collaborer avec Infrastructure Canada à la réalisation de projets visant à améliorer le franchissement efficace de la frontière et à réduire les encombrements. Plus de 500 millions $ de crédits fédéraux destinés à des projets d'amélioration des frontières ont été annoncés dans le cadre du Fonds sur l'infrastructure frontalière. Des travaux de construction ont débuté à cinq grands postes-frontière du Canada : Windsor, Sarnia, Niagara et Fort Erie (Ontario); et Douglas (Colombie-Britannique). Ces projets réduiront les encombrements aux postes-frontière et renforceront la capacité des infrastructures existantes afin d'appuyer la croissance économique soutenue. Parmi les projets menés à terme en 2006-2007, il faut mentionner des systèmes de transport intelligents installés sur la route 402 à Sarnia menant à la frontière avec les États-Unis et le réaménagement d'un complexe douanier au pont Peace à Fort Erie réalisé en vertu de ce programme en 2006-2007 afin d'améliorer nos liaisons de surface avec les États-Unis. Pour d'autres précisions, consulter les adresses http://www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml et http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/index_f.shtml.

Ponts nationaux et internationaux

Transports Canada a analysé la gouvernance des ponts nationaux et internationaux qui relèvent de ses compétences afin de renforcer la responsabilisation et d'améliorer la durabilité financière

à long terme de ces ouvrages. En particulier, l'an dernier, d'importants progrès ont été réalisés sur le pont international de Sault Ste. Marie, notamment un nouvel accord d'exploitation conclu avec l'État du Michigan et la recommandation d'un modèle de gouvernance plus efficace pour la propriété canadienne. Les travaux en cours porteront sur les besoins financiers à long terme de plusieurs ponts, notamment les ponts internationaux de Sault Ste. Marie et des Mille-Îles.

La *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, L.C. 2007, ch. 1 (l'ex-projet de loi C-3), a reçu la sanction royale le 1er février 2007 et est entrée en vigueur le 25 avril 2007. La Loi confère au gouvernement le pouvoir d'établir des règlements sur la sûreté, l'entretien, la réparation, l'exploitation et l'utilisation des ponts et des tunnels internationaux. Elle prévoit également que le ministre doit approuver la construction des nouveaux ponts ou tunnels internationaux ou la modification des installations existantes, ainsi que la vente ou la cession de ces ponts ou tunnels.

Rentabilité des petits aéroports

À la réunion du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière de septembre 2004, les ministres ont reconnu que la rentabilité des petits aéroports était une question complexe qui concerne tous les ordres de gouvernement. Un groupe de travail fédéral-provincial-territorial a été constitué afin de déterminer la mission des petits aéroports et de recenser les options de mesures futures. Le groupe de travail a présenté son rapport final au Conseil des ministres en septembre 2006, rapport que l'on trouvera sur le site Web du Conseil des ministres à l'adresse http://www.comt.ca/defaultFr.htm. Le rapport expose les conclusions du groupe de travail sur les missions et les rôles des petits aéroports du Canada et une série d'options de mesures futures, en admettant qu'il n'existe pas de solution qui convienne à tous les aéroports.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) aide les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la réduction de leurs charges d'exploitation. Le programme a fait l'objet de deux évaluations depuis son lancement, la première en février 2000 et la deuxième en juin 2004. Les deux ont conclu que le programme respectait ses objectifs et qu'il fallait en assurer la poursuite. À l'issue de l'évaluation de 2004, Transports Canada a obtenu l'approbation de la reconduction du PAIA jusqu'au 31 mars 2010. Depuis le lancement du programme en 1995, le gouvernement du Canada a annoncé le déblocage de 422,7 millions $ pour 510 projets d'amélioration de la sécurité en vertu du PAIA dans 159 aéroports. Plus de 99 % de ces projets étaient des projets liés à la sécurité côté piste comme les pistes, les voies de circulation, les aides visuelles, etc. et les équipements mobiles lourds côté piste. En prévision du renouvellement du PAIA en avril 2010, une troisième évaluation du programme est prévue en 2008 et devrait être terminée en 2009.

Les résultants de la plus récente évaluation du PAIA sont présentés au tableau 9 – Renseignements sur les programmes de paiements de transfert http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Loi maritime du Canada

En 2006-2007, le gouvernement a entrepris des consultations supplémentaires avec les principaux intervenants afin de fignoler l'ensemble de modifications apportées à la *Loi maritime du Canada* (LMC), en s'inspirant essentiellement de l'examen de la LMC, des réactions suscitées par l'ex-projet de loi C-61, des tendances nouvelles et des priorités et des orientations du nouveau gouvernement. Ces modifications appuieront une stratégie dont le but est de stimuler la compétitivité dans le secteur du transport maritime et de déterminer le rôle à long terme des ports du Canada et des collectivités avoisinantes. Un nouveau projet de loi devrait être déposé devant le Parlement.

Fusions portuaires

Dans le cadre des efforts soutenus déployés par Transports Canada pour améliorer la situation financière et la compétitivité des administrations portuaires canadiennes (APC), des modifications du Règlement sur la gestion des administrations portuaires ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* afin d'y ajouter des dispositions génériques sur les fusions. Les fusions constituent un moyen pour les APC de s'adapter à l'évolution de la conjoncture économique et aux impacts simultanés qu'elle a sur le réseau de transport, en particulier dans le *Lower Mainland* de la Colombie-Britannique. En juillet 2006, sous l'égide de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a invité les trois APC de Vancouver, du Fraser et de North Fraser à étudier la possibilité d'une fusion en une seule administration portuaire intégrée. Dans leur rapport présenté au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en novembre 2006, les trois APC ont recommandé leur fusion. Transports Canada et les trois APC collaborent actuellement à l'établissement des conditions de cette fusion.

Étude sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent

L'an dernier, la majeure partie des projets d'étude et des analyses techniques ont été menés à terme. Cela englobe l'évaluation des besoins d'infrastructures du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment les conséquences de ces besoins sur le plan technique, économique et écologique en ce qui a trait à la navigation. La procédure de regroupement, qui résume tous les travaux techniques qui aboutiront à l'établissement d'un rapport final consolidé, a débuté à l'automne 2006. Le rapport d'étude final devrait être publié en automne 2007. Ce rapport comportera une analyse technique détaillée des infrastructures existantes du réseau de la Voie maritime. Il comportera également une analyse économique des coûts et avantages qui se rattachent à l'entretien des infrastructures. De plus, le rapport exposera les facteurs environnementaux qui ont un rapport avec la navigation.

Ridley Terminals Inc.

En février 2006, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé que le gouvernement du Canada avait pris la décision stratégique publique de mettre en veilleuse l'appel d'offres visant la cession de Ridley Terminals inc. (RTI) afin d'assurer que l'exploitation future à long terme de RTI appuie des objectifs industriels et commerciaux. RTI demeurera donc

une société d'État. En même temps, le gouvernement a annulé la directive interdisant à RTI de conclure de nouvelles ententes à long terme, d'une durée supérieure à 18 mois, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Grâce à l'approbation de son plan d'activités 2006-2010 en juin 2006, la Société peut désormais conclure des contrats à long terme. La conjoncture favorable du marché du charbon a eu des effets positifs sur les activités de RTI, et la société prévoit d'être financièrement rentable en 2007. De ce fait, RTI ne sollicitera pas un accord de contribution avec Transports Canada pour subventionner ses activités en 2007. RTI présentera prochainement son plan d'activités 2007-2011 au ministre pour qu'il le fasse approuver par le gouverneur en conseil.

2.1.3 Innovation

Un réseau de transport novateur et intégré est nécessaire au succès du Canada sur le marché mondial. Grâce aux initiatives qu'il a prises dans les domaines de l'innovation, de la recherche et développement et du perfectionnement des compétences, Transports Canada collabore avec d'autres organismes des secteurs public et privé afin d'améliorer la réceptivité, la flexibilité et les résultats du secteur canadien des transports.

Recherche et développement stratégiques

Grâce aux changements organisationnels soutenus au sein du Ministère, les initiatives de Transports Canada en matière d'innovation, de recherche et développement (R-D) et de recherches stratégiques cadrent mieux avec la vision d'une économie rentable et compétitive du gouvernement du Canada. Le groupe responsable de l'innovation, de la R-D et des recherches stratégiques examine la démarche globale du Ministère à l'égard de l'innovation et de la R-D dans une optique stratégique et s'efforce de resserrer les liens avec d'autres organismes des secteurs public et privé. En particulier, Transports Canada a posé les jalons d'une démarche stratégique dont le but est d'optimiser la mobilité des gens et des marchandises en répertoriant quatre thèmes de la R-D stratégique qui complètent son mandat en matière de sécurité et de sûreté : portes d'entrée et corridors, transports dans le Nord, accessibilité et rendement énergétique.

Centre de développement des transports

Le Centre de développement des transports (CDT) est un centre d'expertise de R-D technologique qui appuie l'objectif stratégique du Ministère consistant à maintenir un réseau de transport concurrentiel et productif qui soit à la fois sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Le Centre établit des partenariats entre l'industrie, les gouvernements et les centres de recherche pour la mise au point, la démonstration et la commercialisation de solutions technologiques novatrices aux problèmes de transport du Canada. Les résultats des recherches du CDT sont publiés sur Internet. Plus de 40 rapports et résumés techniques ont été diffusés en 2006-2007.

Parmi les grands travaux réalisés en 2006-2007, mentionnons la réalisation d'un prototype de système perfectionné de renseignements aux voyageurs pour la région métropolitaine de Vancouver avec le concours de TransLink, qui est la Commission des transports en commun de

l'agglomération de Vancouver. Le système est un portail Web public à guichet unique qui contient des renseignements multimodaux et multijuridictionnels, statiques et en temps réel sur les voyageurs, ce qui permet aux usagers de prendre des décisions plus éclairées sur leurs déplacements. Le lancement public de ce système, appelé iMove, est prévu en 2007-2008.

En outre, un projet canado-américain de conception d'un programme de gestion de la fatigue pour les transporteurs routiers commerciaux a débuté avec des entreprises qui se sont portées volontaires en Alberta, au Québec et en Californie. Le programme comporte des lignes directrices, des manuels et d'autres documents de formation, qui seront définitivement arrêtés à l'issue des essais et mis à la disposition de l'industrie du camionnage.

Dans le cadre d'une initiative soutenue canado-américaine portant sur la sûreté des marchandises, les deux pays font l'essai de technologies commerciales afin de déterminer leur capacité à renforcer la sûreté par la surveillance et le suivi en temps réel. Les technologies sont en cours d'installation sur plusieurs conteneurs à marchandises qui sont transportés par camion, train et bateau sur les réseaux canadiens, américains et internationaux de transport intermodal des marchandises.

Des essais expérimentaux ont été réalisés sur un prototype de camion de livraison électrique conçu par un partenariat piloté par l'industrie. L'objectif visé est un véhicule léger doté d'un rayon d'action de 120 km et dont le rendement énergétique est supérieur de 90 % à celui d'un camion de livraison classique. Des essais en service auprès d'une compagnie nationale de messageries sont prévus à Toronto durant l'été 2007.

Le Centre a également joué un rôle décisif dans l'organisation de deux grandes conférences internationales sur l'industrie du transport ferroviaire. Organisé par Transports Canada et un groupe de partenaires industriels, le Congrès mondial sur les recherches sur les compagnies de chemin de fer a attiré plus de 750 représentants de l'industrie, des gouvernements et des centres de recherche du monde entier. Le neuvième Atelier international sur la sécurité des passages à niveau et la prévention des cas d'intrusion a attiré plus de 300 délégués.

Pour d'autres précisions, nous vous renvoyons au site http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm.

Systèmes de transport intelligents

Un système de transport intelligent (STI) désigne l'application intégrée des technologies de traitement des données, de communications et de captation aux infrastructures et aux activités de transport qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau de transport. Dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières, 30 millions $ sont consacrés aux STI et, à ce jour, 24 millions $ ont été dépensés ou engagés.

Transports Canada a poursuivi la mise en œuvre de son Plan stratégique sur les STI pour le Canada en signant les accords de contributions avec des provinces et des territoires, des municipalités et des organismes et des entreprises de transport. Trente et un projets ont été menés à bien durant l'année, notamment l'installation de plus de 40 nouveaux postes de captage de variables environnementales et la mise à niveau de 36 postes existants, la mise au point d'un

système informatique portatif de répartition des véhicules commerciaux à l'aéroport international de Vancouver, des modèles de gestion des interactions des parcs de conteneurs terrestres et des compagnies de navigation; l'entrée en service de postes d'inspection à distance des véhicules commerciaux, l'élaboration d'un projet de plan de déploiement de postes-frontière intelligents; et la réalisation d'une étude de faisabilité et de conception d'un centre multiorganisme de gestion centralisée des transports.

Ces projets appuient des objectifs nationaux comme l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique (centre de gestion intégrée des transports) et la Stratégie Il faut que ça bouge à Windsor-Essex (postes-frontière intelligents), de même que plusieurs résultats visés par le gouvernement du Canada (notamment une économie fondée sur l'innovation et le savoir, une forte croissance économique et un Canada prospère grâce au commerce mondial).

Transports Canada s'est lancé dans l'examen et l'actualisation du plan des STI pour le Canada en sollicitant les points des vue des intervenants et en faisant appel aux conseils d'experts, le cas échéant. Le cadre stratégique qui illustre l'orientation de Transports Canada dans ce domaine sera prêt à la fin de 2007.

Pour d'autres précisions sur les STI, visiter le site http://www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm.

Innovation et perfectionnement des compétences dans le secteur des transports

Transports Canada a poursuivi son rôle de catalyseur entre différents ordres de gouvernement, le secteur privé, le milieu universitaire et d'autres intervenants, à l'appui du perfectionnement des compétences dans le secteur des transports. En 2006-2007, Transports Canada a coprésidé le groupe de travail fédéral-provincial-territorial tandis que celui-ci s'efforçait de tenir les promesses de son plan de travail, notamment la constitution d'un recueil des initiatives fructueuses de perfectionnement des compétences (http://www.comt.ca/defaultFr.htm). Le Groupe de travail sur le perfectionnement des compétences relève en définitive du Conseil des sous-ministres responsable des transports par l'entremise du Comité de soutien des politiques et de la planification. Transports Canada a également financé l'insertion d'un volet transports dans l'Expo-sciences virtuelle pancanadienne afin d'inciter les étudiants du Canada (âgés de 5 à 17 ans) à se lancer dans l'étude scientifique des questions de transport.

Transports Canada a par ailleurs financé le Programme national de formation responsable de l'élaboration et de l'administration des programmes de formation technique pour le milieu des inspecteurs maritimes. Cela garantit que les inspecteurs se conforment aux règles et aux règlements qui évoluent et qu'ils sont parfaitement au courant des lois et des règlements qui ont une incidence sur la sécurité maritime. Parmi les faits nouveaux, mentionnons un cadre national de formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance attachée aux inspections des petits bâtiments et la relève des inspecteurs régionaux lorsqu'ils s'occupent de dispenser les cours de formation. En outre, la conception des modules de formation nécessaires a été achevée pour s'assurer que les inspecteurs maritimes connaissent parfaitement les modifications qui résulteront de l'entrée en vigueur au printemps 2007 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.*

2.2 Résultat stratégique : un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2006-2007 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 090 298 $	1 016 671 $	940 383 $

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le Budget principal des dépenses, les deux activités en vertu de ce résultat stratégique sont « Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr » et « L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ». Transports Canada réglemente l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), société d'État chargée du contrôle des passagers et de leurs effets et de certaines autres activités afin d'améliorer la sûreté des passagers aériens et des aéroports. Le ministre a déposé le rapport d'un conseil consultatif sur la *Loi sur l'ACSTA* en décembre 2006. Ce rapport contenait plus de 40 recommandations sur les activités, les rôles et les responsabilités de l'ACSTA, ainsi que sur les lois, les finances et l'administration. Le ministre a accepté le rapport et il en étudie les recommandations auxquelles il répondra au cours de l'automne et de l'hiver 2007.

Aux termes de l'article 122 de la LGFP, les sociétés d'État doivent présenter leurs plans d'entreprise au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ne sont pas soumises à l'exigence de faire rapport par l'intermédiaire du présent document.

L'activité de programme du groupe Sécurité et Sûreté couvre les politiques, les règlements, la surveillance et l'application de la loi, et la sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr. Elle englobe également l'élaboration des lois, des règlements et des normes à l'échelle nationale et l'accomplissement d'activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation et de perfectionnement afin de promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Ces activités visent les plans de préparatifs d'urgence et les services aux aéronefs fournis aux organismes de transport, gouvernementaux et autres.

Le *Rapport 2006-2007 sur les plans et les priorités* de Transports Canada faisait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère devait cristalliser ses efforts pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport. La section qui suit contient les points saillants des progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

Indicateurs de progrès

- *Niveau élevé de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports*
- *Diminution des taux d'accidents et incidents par rapport à l'augmentation de la circulation*
- *Réduction des taux de victimes par rapport aux taux d'accidents et incidents*
- *Progrès réalisés dans l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité et des systèmes de gestion de la sûreté*

Résultats atteints par rapport aux indicateurs de progrès

Transports Canada mesure la confiance du public dans la sécurité et la sûreté de chaque mode de transport. Dans le cas des quatre modes de transport, au moins 96 % des Canadiens qui ont un avis jugent les modes de transport comme étant modérément ou extrêmement sûrs et sécuritaires. Les Canadiens sont par ailleurs convaincus qu'il y a suffisamment de mesures de sûreté en place pour les protéger. Même s'ils ne se sentent pas à l'abri des activités terroristes, ils ont néanmoins confiance dans l'efficacité des mesures de sûreté mises en place.

En 2006, il y a eu une baisse du nombre d'accidents dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire et environ le même nombre qu'en 2005 dans le domaine du transport routier. Il y a eu un moins grand nombre d'accidents mettant en cause le transport des marchandises dangereuses. Par apport à 2005 et à la moyenne quinquennale, il y a eu moins de victimes dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire mais un plus grand nombre de victimes dans le secteur du transport routier (2005). Il y a eu un accident mortel causée par des marchandises dangereuses en cours de transport, ce qui cadre avec la moyenne quinquennale. À l'exception de quelques fluctuations dans le domaine du transport ferroviaire, le bilan de sécurité des trois autres modes de transport explique la baisse à long terme du nombre d'accidents signalés depuis 10 ans.

Pour d'autres précisions, nous vous renvoyons au rapport annuel « Les transports au Canada », TP13198F (http://www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/menu.htm).

Priorités des programmes : **2.2.1** Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
2.2.2 Réglementation intelligente
2.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté

2.2.1 Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté

Pour encore améliorer la sûreté des transports, en 2006-2007, Transports Canada a poursuivi un certain nombre d'activités, notamment des modifications d'ordre législatif et réglementaire, des campagnes de sensibilisation, des initiatives de formation dans l'industrie, des activités de

recherche et développement et des initiatives internationales. Le Ministère a également contribué à des initiatives du gouvernement fédéral comme la Politique de sécurité nationale et le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité.

Sûreté aérienne

La sûreté aérienne est demeurée l'une des grandes priorités du Ministère en 2006-2007 tandis qu'il a continué de prendre un certain nombre d'initiatives dans ce domaine avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'autres pays et organisations internationales, d'intervenants de l'industrie et d'organisations syndicales. En particulier, Transports Canada a adopté ou enregistré d'importants progrès dans l'élaboration de programmes de sûreté nouveaux ou améliorés, comme :

- création d'un bureau de projet pour l'initiative de sûreté du fret aérien et amorce de la conception du programme suite à l'annonce dans le budget 2006 du déblocage de 26 millions $ sur deux ans pour la conception et l'expérimentation d'une initiative de sûreté du fret aérien;

- élaboration d'une méthode et d'une stratégie pour évaluer le besoin, le type et l'étendue du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport dans tous les secteurs des transports;

- parachèvement de certains plans préliminaires nécessaires au lancement d'un examen général pluriannuel du cadre de réglementation de la sûreté.

De plus, Transports Canada a enregistré d'importants progrès dans l'adoption du programme de **protection des passagers** en poursuivant sa collaboration avec d'autres ministères gouvernementaux et certaines entités clés et en adoptant un nouveau règlement sur les contrôles d'identité. Le programme de protection des passagers interdit aux personnes qui font planer une menace immédiate sur la sûreté de l'aviation d'embarquer à bord d'un aéronef commercial. Le règlement sur les contrôles d'identité complète le programme en exigeant des passagers qu'ils produisent une pièce d'identité émise par le gouvernement avant d'embarquer à bord d'un aéronef, et il a été publié pour la première fois dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 28 octobre 2006, le programme devant entrer en vigueur en juin 2007. Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/menu.htm.

Sûreté maritime

La sûreté maritime est mentionnée dans la Politique de sécurité nationale comme un élément crucial de la sécurité nationale. Transports Canada s'efforce de créer un réseau de transport maritime reconnu à l'échelle nationale et internationale qui soit sécuritaire, efficace et qui respecte les valeurs des Canadiens. Il devra pour cela collaborer avec ses partenaires pour accroître le niveau de protection du réseau canadien de sûreté du transport maritime contre : les ingérences illicites, les attentats terroristes et son exploitation par des terroristes comme un moyen d'attaquer nos alliés. Cela se fera de manière à préserver l'efficacité du réseau canadien de transport maritime et à respecter les valeurs des Canadiens.

En 2006-2007, Transports Canada a pris d'importantes initiatives en vue de renforcer la sûreté maritime et a enregistré de gros progrès dans le cadre d'un plan d'action en six points énoncé dans la Politique de sécurité nationale.

Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne, l'Agence des services frontaliers du Canada et la Gendarmerie royale du Canada pour la création de centres des opérations de la sûreté maritime (COSM). Des employés de Transports Canada au sein des COSM continuent de procéder au traitement des rapports d'information qui leur parviennent 96 heures avant l'arrivée des navires pour s'assurer que les navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes respectent bien les règlements de sûreté nationaux et internationaux. Le potentiel analytique au sein de COSM du Ministère continue d'évoluer grâce à la collaboration qui s'est instaurée entre ses analystes et leurs homologues de l'armée et du gouvernement en vue de développer et de diffuser des bulletins améliorés de sensibilisation au domaine maritime dans leurs sphères de responsabilité respectives.

Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec ses partenaires internationaux pour harmoniser la sûreté maritime, en particulier avec les États-Unis et les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Ministère a également pris part aux travaux des principaux comités de l'OMI chargés d'élaborer les prescriptions réglementaires, notamment celles qui se rapportent au Système d'identification et de repérage longue portée des navires (IRLPN) et la formation des officiers de sûreté des navires (OSN). Ces prescriptions sont en cours d'insertion dans le Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM).

Transports Canada a poursuivi ses travaux dans le cadre du Programme de contributions à la sûreté maritime et a octroyé plus de 12 millions $ pour renforcer la sûreté en 2006-2007. Le financement a également servi à renforcer la sûreté des équipements de surveillance, des quais et de leur périmètre, des équipements de commandement, de contrôle et de communications et de la formation. En 2006, le programme a été prolongé de deux ans pour tous les candidats admissibles, à l'exception des administrations portuaires canadiennes, et il a même été élargi aux exploitants de traversiers intérieurs, nouvelle catégorie de requérants qui n'était pas admissible jusque-là. En novembre 2006, les résultats des demandes du troisième cycle ont été annoncés, ce qui procurera jusqu'à 42 millions $ à 101 ports et installations maritimes à travers le pays.

D'importants progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, notamment une analyse de la démarche et de la portée du programme. Suite aux nombreuses consultations, on a pris la décision de passer à une formule fondée sur les risques. La portée a été modifiée pour se concentrer sur les secteurs à plus haut risque, et créer deux régimes différents pour les terminaux portuaires (un pour les conteneurs et un autre pour les paquebots de croisière) en plus de l'élargir à un plus grand nombre de ports.

Un projet pilote concerté avec des intervenants de l'industrie et du milieu des travailleurs a été mené à terme à Vancouver au cours du printemps 2006. Le projet de règlement a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 1er juillet 2006. D'autres pourparlers sur les problèmes

opérationnels ont eu lieu durant l'été et l'automne 2006, avant que le règlement ne soit publié dans la partie II de la *Gazette* le 15 novembre 2006.

D'autres travaux ont été réalisés dans la mise en œuvre du programme, notamment la constitution d'un groupe de travail de l'industrie présidé par Transports Canada, qui est responsable de toutes les exigences qui se rapportent à la mise en œuvre du programme.

La Direction générale de la sûreté maritime de Transports Canada (MARSEC/TC) a collaboré avec le Secrétariat sur la sécurité multidimensionnelle de l'Organisation des États américains (OEA) à l'élaboration d'un programme d'assistance à la sûreté portuaire entre le Canada et les Amériques qui ressemble au Programme d'aide à la mise en œuvre du code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique (APEC). Grâce à ce programme, les États membres en développement des Amériques peuvent adopter les normes internationales de sûreté maritime prescrites par le code ISPS et d'autres modifications en matière de sûreté apportées à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Le programme répond au besoin de mieux coordonner et de mieux cibler l'aide au renforcement des capacités de la sûreté portuaire dans cette région. Transports Canada a joué un rôle de premier plan dans le renforcement du Programme d'aide à la mise en œuvre du code ISPS de l'APEC et dans la coordination de projets multilatéraux et bilatéraux d'assistance technique dans toute la région de l'Asie-Pacifique. Ce projet a permis à Transports Canada de jouer un rôle analogue au sein des Amériques en concevant et en gérant un programme axé sur les besoins d'assistance technique dans le domaine de la sûreté maritime destiné aux États en développement et en coordonnant tous les projets d'assistance technique dans la région.

Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/maritime/menu.htm#surete.

Le Programme de sûreté maritime a fait l'objet d'une évaluation en 2006. Les résultats sont présentés au tableau 9 - Renseignements sur les programmes de paiements de transfert http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Influence internationale sur la sûreté et les préparatifs d'urgence

Le potentiel de préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme a continué d'être au cœur des activités du Ministère en 2006-2007. Ce dernier a dirigé un certain nombre d'exercices d'entraînement notoires, ou y a collaboré, aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale (notamment le programme d'exercices dans les transports en commun dirigé par Sécurité publique Canada), afin d'évaluer la capacité du Canada à réagir de manière rapide, décisive et efficace avec ses partenaires en cas d'attaque terroriste, de menace contre la sûreté comme une attaque radiologique ou d'autres situations d'urgence.

Transports Canada a continué de collaborer avec d'autres ministères fédéraux, les provinces, des partenaires de l'industrie et d'autres gouvernements à l'échange d'informations et de pratiques optimales et au renforcement des capacités d'intervention en cas d'incident chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN) dans le cadre du transport de marchandises dangereuses. Par exemple, Transports Canada a participé et donné des communications à la

table ronde CBRN organisée par Sécurité publique Canada en mars 2007, ce qui a été sa contribution en vertu de la stratégie nationale CBRN du Canada. Cette stratégie nationale est le cadre dominant qui permet de gérer les incidents CBRN au Canada et elle englobe tous les incidents CBRN accidentels. L'objet de la table ronde était d'analyser les progrès réalisés et les grandes initiatives prises, de même que les lacunes et les défis. Transports Canada a besoin d'un plan approuvé d'aide aux interventions d'urgence avant d'offrir de transporter ou d'importer certaines marchandises dangereuses. Ce plan est également lié au programme d'intervention CBRN car il porte sur l'évaluation du potentiel d'intervention face à des marchandises dangereuses précises qui pourraient être utilisées comme agents CBRN dans une attaque terroriste contre le Canada. Mentionnons notamment que les équipes d'intervention actuelles de Santé Canada/Agence de santé publique en cas d'incident CBRN sont les mêmes secouristes qui interviendraient en cas d'accident des transports mettant en cause des substances hautement contagieuses.

Transports Canada a également continué d'accroître l'influence et de rehausser la réputation du Canada sur l'échiquier international en collaborant avec des organisations comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et d'autres gouvernements (comme le ministère de la Sécurité nationale des États-Unis). Comme exemple des réalisations notoires de Transports Canada dans le domaine de la sécurité internationale, il faut mentionner les efforts déployés dans le cadre du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP). Le PSP a créé un engagement sans précédent entre le Canada, les États-Unis et le Mexique afin de rehausser la sécurité, le bien-être économique et la qualité de vie de tous les citoyens d'Amérique du Nord. En vertu du PSP, Transports Canada dirige ou codirige 52 initiatives relatives à la sûreté des transports, parmi lesquelles : les autorisations de sûreté dans le secteur des transports, le contrôle des bagages à main, la sûreté du fret aérien, l'évaluation des passagers, les infrastructures essentielles et les interventions d'urgence. Le Ministère enregistre également d'étonnants progrès dans sa collaboration avec ses homologues mexicains et américains sur de nombreux règlements et politiques en matière de sûreté, et toutes les initiatives de sûreté sont actuellement en bonne voie grâce à cette collaboration soutenue.

Parmi les autres grandes réalisations internationales dans le domaine de la sûreté et des préparatifs d'urgence, il faut mentionner :

- la réalisation ininterrompue des éléments relatifs aux transports de la Déclaration sur une frontière intelligente et du plan d'action en 30 points qui l'accompagne, afin de rehausser la sûreté des services frontaliers partagés, d'assurer la circulation des gens et des marchandises et de protéger les infrastructures de transport essentielles. Bon nombre des paramètres du plan d'action ont été élaborés de façon plus approfondie et sont devenus des éléments du PSP;

- la collaboration avec les États-Unis et d'autres partenaires étrangers comme le Royaume-Uni à d'importants exercices de préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme afin d'évaluer la capacité du Canada à réagir de manière rapide, décisive et efficace de

concert avec ses partenaires internationaux en cas d'attaque terroriste, de menace contre la sûreté, comme une contamination radiologique, ou d'autres situations d'urgence;

- l'aide apportée aux États en développement des Caraïbes et d'Amérique du Sud pour qu'ils respectent les normes internationales de sûreté de l'aviation en versant une contribution de 405 000 $ au Programme de formation et de sensibilisation à la sûreté de l'aviation de l'OACI.

Pour d'autres précisions, visiter le site
http://www.tc.gc.ca/dossiers/suretedestransports/menu.htm.

Sûreté des transports ferroviaires voyageurs et des transports en commun

Transports Canada a conçu un programme de contributions de deux ans qui vise les secteurs des trains de banlieue et des transports en commun qui transportent de nombreux passagers, lequel est axé sur les principaux réseaux de transport en commun. Ce programme apporte une aide financière aux exploitants de trains de banlieue et de services de transport en commun dans certaines grandes zones métropolitaines désignées afin d'accélérer la mise en place de mesures de sûreté immédiates et préliminaires. Si l'on se fonde sur deux annonces nationales faites en novembre 2006 et en avril 2007, le gouvernement fédéral a promis 38 millions $ pour améliorer la sûreté des services ferroviaires et des transports en commun exploités par 26 commissions de transport en commun importantes et moins importantes en ce qui concerne : les évaluations des risques; les plans de sûreté; les programmes de formation des employés; la sensibilisation du public; et la modernisation des équipements de sûreté. Ces mesures de sûreté aideront les exploitants à réaliser des projets dont le but est de protéger les familles et les collectivités du Canada.

En 2006-2007, Transports Canada a invité les exploitants à des séances d'information, a regroupé les renseignements sur les pratiques exemplaires et a élaboré des lignes directrices sur la conception d'un instrument d'évaluation des risques et d'évaluation des plans de sûreté. Même s'il est encore trop tôt pour mesurer les améliorations de sûreté dans les réseaux de transport respectifs, les fonctionnaires de Transports Canada ont constaté que les exploitants s'évertuent de plus en plus à améliorer le niveau de préparation en matière de sûreté dans le cadre du programme Sûreté - Transport en commun. Les fonctionnaires de Transports Canada ont également constaté la participation nationale aux ateliers et aux consultations du Ministère qui englobent les principaux protagonistes du secteur et contribuent à l'uniformité nationale, notamment :

- un atelier portant sur un Guide d'évaluation des menaces et des risques et un Guide des plans de sûreté organisé par Transports Canada;
- un atelier d'un jour qui est venu s'ajouter à la conférence de l'Association canadienne du transport urbain afin de fournir aux exploitants des directives sur la façon de demander des crédits dans le cadre du deuxième cycle et des conseils sur l'élaboration de plans d'évaluation des risques et de sûreté;
- un atelier sur les normes et les pratiques exemplaires organisé par Transports Canada;
- un atelier sur les caméras de télévision en circuit fermé.

Pendant ce temps, le Ministère procède à une évaluation approfondie de la politique de sûreté des services ferroviaires et des services de transport en commun. S'inspirant des pratiques exemplaires internationales, Transports Canada collabore avec ses partenaires fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, des experts en transports et l'industrie des transports à l'élaboration d'une politique détaillée, durable et uniforme à l'échelle nationale. Cette politique comportera tout un éventail de démarches pour mettre sur pied un régime de sûreté durable et approfondi pour les services ferroviaires et les transports en commun au Canada, notamment des mesures législatives/réglementaires et des mesures volontaires. Durant la période visée par ce rapport, Transports Canada a invité les provinces et les territoires à procéder à un examen des rôles et des responsabilités des différents ordres de gouvernement et des perspectives possibles dans ce domaine de compétence partagée. Avec le concours des exploitants et des associations industrielles, Transports Canada s'efforce de faciliter le renforcement de la capacité de l'industrie à résoudre tout un éventail de problèmes de sûreté et à élaborer des normes et des pratiques exemplaires pour l'industrie.

Pour d'autres précisions, visiter le site
http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/transport_ferroviaire/menu.htm.

2.2.2 Réglementation intelligente

En 2006-2007, en tant que grand ministère responsable de la réglementation, Transports Canada a joué un rôle déterminant dans le cadre de l'Initiative de réglementation intelligente du gouvernement du Canada. En termes pratiques, cela signifie des règlements qui imposent des règles plus axées sur des résultats de sécurité et de sûreté et des interventions ciblées, et conçues s'il y a lieu pour donner à l'industrie la souplesse dont elle a besoin pour innover dans l'atteinte de ces objectifs.

Sécurité maritime - Améliorations d'ordre législatif et réglementaire

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) est entrée en vigueur le 1er juillet 2007. La phase I de l'Examen de la réglementation a porté sur la réforme de plus de 50 règlements existants qui ont été ramenés au nombre de 24 et parmi lesquels on trouve les règlements qui n'étaient pas conformes aux dispositions de la LMMC 2001, de même que ceux dont on jugeait qu'ils avaient un profond impact sur la sécurité et l'environnement. La phase II débutera dès l'entrée en vigueur de la LMMC 2001 et consistera à moderniser les règlements restants afin de les rendre conformes aux prescriptions de la nouvelle loi. La LMMC est le principal texte législatif qui régit la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur canadien du transport maritime. Elle s'applique aux bâtiments canadiens qui naviguent n'importe où et aux bâtiments étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes.

Transports Canada a mené de nombreuses consultations sur l'Examen de la réglementation dans le cadre des réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) tenues au printemps et à l'automne 2006. De plus, les responsables de plusieurs projets ont organisé des séances de sensibilisation des intervenants dans des lieux stratégiques du Canada en 2006. Parmi les autres activités menées en 2006, il faut mentionner la conception et

l'organisation de séances d'orientation transcanadiennes pour les inspecteurs de la sécurité maritime sur le nouveau régime de la LMMC 2001.

Pour d'autres précisions, visiter le site
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/sraq/SiteLMMC2001etrefreg/menu.htm.

La *Convention du travail maritime, 2006* (CTM) est une importante nouvelle convention internationale du travail qui énonce les droits des gens de mer à bénéficier de conditions de travail décentes et qui aide à créer des conditions de juste concurrence pour les armateurs. Elle se veut d'application mondiale, est facile à comprendre, facile à mettre à jour et elle est appliquée de manière uniforme.

La décision prise par l'Organisation internationale du Travail (OIT) de créer cette nouvelle grande convention du travail maritime est le fruit d'une résolution conjointe prise en 2001 par les associations internationales de gens de mer et d'armateurs, qui a été avalisée par la suite par les gouvernements.

Des représentants de Transports Canada et du Programme du travail de Ressources humaines et Développement social Canada ont pris une part active à la réalisation de ce projet depuis sa création en 2001. Même si le Canada a participé à l'élaboration de la CTM 2006, Transports Canada a pour sa part, de concert avec l'industrie canadienne du transport maritime, conçu un cadre de réglementation pour la LMMC 2001 conforme à la CTM 2006.

Modifications de la *Loi sur le pilotage* - le pilotage maritime est un élément important de la sécurité de la navigation maritime au Canada. Les administrations de pilotage créées en vertu de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) sont des sociétés d'État tenues par la loi d'être financièrement autonomes, ce qui, ces dernières années, a été difficile à réaliser. La Loi régit la façon dont les administrations de pilotage recrutent des pilotes, soit en tant qu'employés, soit en tant que corporations de pilotes, la façon dont elles négocient des contrats de service avec les corporations de pilote et elle impose une procédure d'examen de la réglementation en sus de la procédure standard du gouvernement, autant d'éléments qui peuvent empêcher une administration d'atteindre la rentabilité financière.

En janvier 2007, le Premier ministre a autorisé le Ministère à organiser des consultations ciblées sur les modifications de la *Loi sur le pilotage*. Le Ministère a organisé des consultations dans tout le Canada en février et en mars 2007.

Pour d'autres précision, nous vous invitons à visiter le site
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/Pilotage/menu.htm.

Sécurité maritime - Réglementation intelligente - Inspection et application des règlements

Transports Canada s'est occupé d'élaborer un nouveau régime de conformité et d'application pour la sécurité maritime à l'issue des changements apportés à la LMMC 2001. Au nombre des activités, mentionnons l'élaboration d'une politique et d'un manuel détaillés d'application qui visent les inspecteurs de la sécurité maritime.

Un élément clé du nouveau régime de la LMMC 2001 tient à la création d'un nouvel instrument et de nouveaux outils d'application qui seront appuyés par le nouveau Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (SAP). Ce règlement est entièrement nouveau pour le secteur maritime. Le règlement sur les SAP comporte une procédure administrative d'application en vertu de laquelle les contrevenants du secteur maritime qui sont accusés d'un délit ne seront plus tenus de comparaître devant un tribunal criminel grâce au système des sanctions administratives pécuniaires. Les contrevenants qui se voient infliger une sanction en vertu du règlement sur les SAP disposeront du droit d'en appeler de la décision de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) devant le Tribunal d'appel des transports du Canada.

En 2006, les inspecteurs de la sécurité maritime ont inspecté des navires pour assurer le respect des prescriptions réglementaires et, par conséquent, la protection de la sécurité publique. Ce programme d'inspection est régi par des prescriptions législatives et réglementaires en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. La LMMC 2001 confère une plus grande flexibilité à ce programme et les inspections seront fondées sur une analyse des risques et sur l'attention portée aux problèmes dont on estime qu'ils compromettent la sécurité publique. Les détails de la réforme du programme d'inspection seront établis après l'entrée en vigueur de la LMMC 2001.

Innovation en matière de sécurité maritime - Programme national de formation

Transports Canada a également financé le Programme national de formation chargé de l'élaboration et de l'administration des cours de formation technique destinés aux inspecteurs de la marine. Cela garantit que les inspecteurs se conforment à l'évolution des règles et des règlements et qu'ils sont au fait des lois et des règlements qui ont une incidence sur la sécurité maritime. En 2006-2007, le programme a dispensé 27 cours à 543 inspecteurs de la sécurité maritime au Canada. Parmi les autres faits nouveaux, mentionnons une formation en cours d'emploi, l'importance attachée aux inspections des petits bâtiments et la relève des inspecteurs régionaux lorsqu'ils sont chargés de dispenser les cours de formation. En outre, on a organisé des séances d'orientation à l'intention des inspecteurs de la sécurité maritime au sujet du nouveau régime de la LMMC 2001.

Sécurité aérienne - Améliorations d'ordre législatif et réglementaire

La *Loi sur l'aéronautique* (projet de loi C-6) établit la responsabilité du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en ce qui concerne les activités aéronautiques civiles et la responsabilité du ministre de la Défense nationale en ce qui concerne les activités aéronautiques militaires. Ce texte, qui est passé en deuxième lecture à la Chambre en avril 2006, contribue à l'engagement permanent pris par Transports Canada de rehausser la sécurité du réseau national de transport. Les changements que l'on propose d'apporter à la Loi reflètent les nouvelles stratégies adoptées pour réglementer la sécurité aérienne en conférant des pouvoirs explicites au sujet des initiatives de sécurité et de réglementation récemment prises comme celles qui ont trait à l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité. L'autorisation du Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité est valide en vertu de la Loi existante. Toutefois, les modifications ont pour but de maximiser l'efficacité du cadre de sécurité des SGS et d'en faciliter la mise en œuvre.

Transports Canada a terminé la majeure partie des activités de réglementation qui se rattachent aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS). La deuxième phase de l'adoption des SGS pour les titulaires d'un certificat est déjà bien avancée. La mise en oeuvre du programme SGS a été divisée en quatre phases afin de travailler étroitement avec les organisms aéronautiques pour leur faire connaître les SGS et assurer qu'ils respectent les nouvelles exigences. La troisième phase débutera sous peu et l'adoption complète est prévue pour 2009. Les activités de mise en œuvre aux aéroports et chez les fournisseurs de services de navigation aérienne débuteront en 2008. La mise en place du programme SGS contribuera à améliorer la sécurité par une gestion dynamique plutôt que par le respect réactif des prescriptions réglementaires. Les entreprises qui se sont lancées dans le processus de mise en œuvre ont enregistré des progrès notoires dans bien des domaines de leur organisation.

Transport des marchandises dangereuses

L'objectif de Transports Canada est de renforcer les normes et les règlements internationaux de sécurité relatifs au transport des marchandises dangereuses, sans entraver le commerce. En 2006-2007, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada a dirigé le Sous-comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses dans l'examen des essais prescrits pour les conteneurs semi-vrac (CSV), ce qui a abouti à l'adoption de plusieurs révisions du règlement type de l'Organisation des Nations Unies qui auront pour effet de rehausser la sécurité en resserrant ou, s'il y a lieu, en clarifiant les prescriptions d'essais des CSV. Ces révisions seront adoptées par l'Organisation maritime internationale et peut-être même par d'autres organes de réglementation internationaux, de même que par les instances nationales et régionales de réglementation, ce qui contribuera à renforcer l'harmonisation internationale et nationale des prescriptions.

Sécurité routière

L'une des grandes initiatives de Transports Canada vise à parvenir à une entente avec les constructeurs automobiles sur la fabrication et l'utilisation de dispositifs télématiques de bord, notamment d'appareils de navigation, de divertissement et d'accès à Internet. L'objet de cet accord est d'élaborer un ensemble de directives mutuellement acceptables au sujet des principes généraux et des éléments de procédure qui orienteront la conception et l'évaluation des produits. La fabrication d'appareils télématiques plus sûrs réduira les risques de distraction et, par conséquent, le nombre de collisions. L'accord a pour but de conférer plus de souplesse à l'industrie et de lui permettre d'innover dans la conception des produits sans obliger pour autant le Ministère à élaborer des prescriptions réglementaires. Les consultations visant la conclusion de cet accord ont été difficiles avec l'industrie, qui refuse le concept de réglementation des processus. Les négociations devraient se poursuivre cette année dans l'espoir que l'accord pourra être conclu ultérieurement durant l'année.

Vision sécurité routière 2010 - un examen à mi-chemin de cette initiative a été réalisé avec le concours du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé dont on trouvera les résultats sur le site Web suivant : http://www.ccmta.ca/french/committees/rsrp/rsrp.cfm. Les résultats de l'examen et des plans d'action pour toutes les provinces et territoires seront présentés

au Conseil des sous-ministres responsable des transports et de la sécurité routière. Les résultats montrent que des progrès ont été réalisés dans l'atteinte de la cible nationale globale de 30 % et de certaines des sous-cibles (le port de la ceinture de sécurité atteint près de 91 %, l'incidence des victimes/blessés graves qui n'étaient pas attachés a diminué, l'incidence des victimes impliquant de jeunes conducteurs a diminué, le nombre de victimes et de blessés graves aux carrefours a lui aussi reculé), mais il reste beaucoup à faire dans le domaine des lacunes (collisions attribuables à la vitesse, conduite sans toutes ses facultés, collisions entre des véhicules et des camions, usagers vulnérables de la route).

Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*

Le ministre a nommé un comité indépendant qu'il a chargé d'examiner la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'encore améliorer la sécurité ferroviaire au Canada et d'assurer que tous les secteurs des transports sont dotés de régimes de sécurité comparables. Transports Canada accueille avec satisfaction la participation de toutes les parties intéressées, notamment du grand public, à cet examen. Le Ministère a sollicité la participation du public et des intervenants dans tout le pays et un avant-projet de rapport des recommandations à l'intention du ministre est attendu avant la fin de 2007. Vous trouverez des renseignements sur les personnes-ressources du secrétariat de Transports Canada responsables de cet examen à l'adresse http://www.tc.gc.ca/tcss/RSA_Review-Examen_LSF/org_f.htm.

2.2.3 Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté

Au printemps 2006, un groupe de travail a été constitué avec des représentants et des experts en la matière de toutes les directions générales du Groupe de la sécurité et de la sûreté, afin d'élaborer une démarche uniforme à l'égard des SGS/SGSU. Le résultat est *Allons de l'avant - Changer la culture de sécurité et de sûreté - Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté*, document de collaboration qui expose la politique multimodale dominante de Transports Canada au sujet d'un éventail d'initiatives dans le domaine de la sécurité et de la sûreté. Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/sstc/PlanStrategique/menu.html.

Allons de l'avant tiendra lieu de guide au Groupe de la sécurité et de la sûreté dans l'application des principes de gestion de la sécurité et de la sûreté aux activités de transport courantes. Ce document précise la raison pour laquelle cette démarche est nécessaire, ce qu'elle cherche à atteindre et comment elle permettra de réaliser des progrès. Il explique également les difficultés auxquelles sont confrontés l'industrie et Transports Canada de même que les stratégies qu'il faut adopter pour élaborer et alimenter une culture de sécurité et de sûreté.

Systèmes de gestion de la sécurité

Sécurité aérienne

La mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) passe par une élaboration progressive, et la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada a adopté une démarche progressive. La phase initiale de mise en œuvre des SGS a débuté par voie de

règlement en mai 2005 et a procuré aux compagnies d'aviation la flexibilité nécessaire pour savoir comment satisfaire les exigences en matière de sécurité. À l'issue de cette phase préliminaire, Transports Canada a accepté de lancer le projet pilote de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité par un petit exploitant afin d'apaiser les préoccupations de l'industrie suscitées par l'application des SGS aux plus petits exploitants aériens et aux organismes de maintenance d'aéronefs. Le projet pilote a prouvé qu'un système de gestion de la sécurité peut être mis en œuvre avec succès et devenir un ajout positif pour un petit exploitant. Pour d'autres précisions sur les SGS dans l'aviation civile, visiter le site http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/SGS/menu.htm.

Sécurité ferroviaire

Le Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), entré en vigueur le 31 mars 2001, prescrit que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) doivent mettre en œuvre et maintenir des systèmes de gestion de la sécurité. La surveillance de l'adoption de SGS dans l'industrie du transport ferroviaire est assurée par des vérifications de la sécurité ferroviaire. Un forum des intervenants sur les expériences vécues jusqu'ici dans l'adoption des SGS dans le secteur du transport ferroviaire était prévu en 2006-2007, mais il a été remplacé par des séances de consultation du Comité d'examen de la LSF du fait que plusieurs séances auraient pu se dérouler simultanément. C'est la raison pour laquelle la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada prévoit d'organiser ce forum des intervenants dans la deuxième moitié de 2007-2008, lequel sera suivi par un examen officiel du règlement sur les SGSF et des documents d'orientation qui l'accompagnent. Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/railway/indexsms.htm.

Sécurité maritime

Les systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime existent depuis 1998, année où ils ont été mis en place à l'échelle nationale pour les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers se livrant au commerce international. En 2002, ces prescriptions ont été étendues à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux et elles sont mises en oeuvre en vertu du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. À ce jour, près de 82 navires canadiens ont obtenu le certificat réglementaire délivré par les sociétés de classification pour le compte de Transports Canada. Grâce à un programme de surveillance solidement en place, Transports Canada a surveillé directement huit des vérifications réalisées par ces organismes autorisés et a examiné 12 rapports de vérification connexes en 2006. Le Ministère continue d'appuyer l'adoption volontaire des SGS par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes et il étudie la possibilité d'imposer un SGS aux exploitants de navires canadiens, y compris les petits navires à passagers.

Systèmes de gestion de la sûreté

Transports Canada a également terminé l'élaboration d'un cadre qui expose la démarche à suivre au sujet des systèmes de gestion de la sûreté (SGSU). Ce cadre a été conçu en étroite collaboration avec un vaste éventail d'intervenants que la question intéresse. On prévoit que les SGSU contribueront à nettement améliorer le bilan de sûreté dans un milieu où les menaces sont

une très grande réalité. Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/sstc/PlanStrategique/Annexe-A/3/menu.html#s.

2.3 Résultat stratégique : un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Affectation des ressources pour atteindre ce résultat stratégique en 2006-2007 (en milliers de dollars) :

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
87 097 $	74 831 $	56 615 $

Note : Les dépenses par résultat stratégique englobent une réaffectation des frais administratifs ministériels.

Comme en fait foi le Budget principal des dépenses, l'activité du programme qui relève de ce résultat stratégique est « Politiques et programmes à l'appui du développement durable ».

Cette activité du programme englobe l'élaboration et l'exécution de programmes et de politiques visant à protéger le milieu naturel et à assurer un réseau de transport plus durable au Canada.

Le *Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007* de Transports Canada faisait état d'un certain nombre de secteurs importants sur lesquels le Ministère doit cristalliser ses efforts afin de protéger le milieu naturel. La section qui suit fait état des principaux progrès réalisés par Transports Canada dans ces secteurs par priorité de programme.

Indicateurs de progrès

- *Réduction des émissions totales de GES par mode (essence routière, carburant diesel routier, carburant aviation, carburant diesel ferroviaire, carburant marin)*
- *Consommation moyenne de carburant des véhicules légers, des camions légers, des camions lourds, des locomotives et des aéronefs*
- *Réduction des émissions de GES du transport des marchandises par tonne-kilomètre pour les camions légers, les camions de taille moyenne, les camions lourds, les locomotives et les navires*
- *Polluants atmosphériques moyens par véhicule léger (lorsque les données existent)*
- *Réduction des polluants atmosphériques par tonne-kilomètre pour les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport aérien*
- *Réduction des émissions de GES résultant des activités de Transports Canada*
- *Nombre de sites contaminés de Transports Canada qui ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques*

Résultats atteints par rapport aux indicateurs de progrès

- Dans l'ensemble, les émissions de GES des véhicules à essence routière ont augmenté d'environ 19 mégatonnes (Mt) ou de 24 % entre 1990 et 2004, alors que les émissions des véhicules roulant au carburant diesel routier ont augmenté de 20,8 Mt ou de 81 % durant la même période. Le volume des émissions (émissions par niveau d'activité) a néanmoins reculé entre 1990 et 2003 (dernière période au sujet de laquelle on dispose de données), ce qui témoigne d'une certaine amélioration. À titre de comparaison, entre 1990 et 2004, les émissions des secteurs intérieurs du transport aérien et du transport maritime ont modérément augmenté respectivement de 1,4 Mt et 1,6 Mt (respectivement 22 % et 32 %), alors que les émissions des transports ferroviaires ont baissé de 1 Mt ou de 14 %.

- Entre 1990 et 2004 (dernière année au sujet de laquelle on dispose de données), la consommation moyenne de carburant en litres/100 km a reculé de 10 % pour les voitures, d'environ 8 % pour les camions légers et de 11 % pour les poids lourds à moteur diesel. Les locomotives de trains de marchandises ont également enregistré une très nette amélioration de leur consommation de carburant (34 %), alors que le rendement énergétique des avions à passagers s'est amélioré de 24 %.

- Entre 1990 et 2004 (dernière année au sujet de laquelle on dispose de données), le volume des émissions de GES (gms/tonne-km) des camions lourds à moteur diesel a reculé de 18 %, le volume des émissions de GES des secteurs intérieurs du transport maritime et du transport ferroviaire a nettement baissé (de respectivement 22 % et 34 %), alors que les émissions de GES des aéronefs par tonne-km ont augmenté de près de 29 %.

- Au cours des 10 ans qui se sont écoulés après 1990, les émissions des principaux contaminants atmosphériques de chaque véhicule léger ont très nettement diminué en moyenne. Par véhicule, les émissions de particules fines ont reculé d'environ 38 %, les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de 49 %, les émissions de composés organiques volatils (COV), de 50 %, et les émissions d'oxydes de soufre (SO_x), de 1 %.

- Aux termes de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple, Transports Canada est l'un des 11 ministères fédéraux tenus de faire rapport sur sa consommation de carburant et ses émissions de gaz à effet de serre (GES). À titre d'un des principaux ministères de services, Transports Canada s'est engagé à assumer une part de la cible équivalant à une réduction de 4 % pour cent par rapport à 1998-1999, son année de référence. En réalité, les émissions de GES provenant de toutes les activités de transport et des édifices de Transports Canada ont été réduites de 17 % en 2005-2006 (données les plus récentes) par rapport à l'année de référence de 1998-1999.

- Transports Canada tient un inventaire de ses sites contaminés dans la base de données du Système de gestion des sites contaminés du Ministère. De ses 554 sites listés dans la base de données, 234 sites ont fait l'objet de mesures correctives ou d'activités de gestion des risques. Soixante-huit autres sites font actuellement l'objet de mesures correctives alors qu'aucune mesure n'est requise pour 66 sites qui ont été examinés.

Priorités du programme : **2.3.1** Changements climatiques
2.3.2 Évaluation environnementale
2.3.3 Protection et assainissement de l'environnement

Stratégie de développement durable de Transports Canada

La Stratégie de développement durable (SDD) de Transports Canada et la notion de développement durable font désormais partie intégrante des programmes, des politiques et des procédures du Ministère. En 2006-2007, Transports Canada a enregistré de nets progrès dans le respect des engagements restants de sa SDD 2004-2006, tout en procédant à l'élaboration de sa stratégie 2007-2009. Pour un résumé des progrès réalisés dans le cadre de la stratégie 2004-2006, nous vous invitons à visiter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sdd0406.htm.

Le 13 décembre 2006, Transports Canada a déposé sa quatrième SDD devant le Parlement. Cette dernière adopte une démarche à long terme qui comporte des engagements ciblés et axés sur des résultats dans les secteurs où Transports Canada peut apporter une contribution indéniable. Le Ministère a sélectionné trois thèmes au cœur de la durabilité des transports pour cristalliser ses efforts : les transports urbains; le transport commercial des marchandises; et les transports maritimes. En outre, le gouvernement a fixé six buts de développement durable pour la période visée par la SDD 2007-2009. Bon nombre des engagements de la SDD 2007-2009 du Ministère appuient les objectifs du gouvernement. Consulter le tableau 14 pour d'autres précisions sur la Stratégie de développement durable de Transports Canada. Pour d'autres précisions, visiter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

2.3.1 Changements climatiques et qualité de l'air

Le gouvernement du Canada est résolu à élaborer et à mettre en œuvre un plan, dans le cadre de son programme environnemental, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de garantir la qualité de l'air que respirent les Canadiens. En février 2007, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a annoncé la stratégie écoTRANSPORTS, assortie d'une enveloppe de plus de 100 millions $ pour de nouvelles initiatives sur la propreté des transports afin :

- d'améliorer l'état de santé des Canadiens et de l'environnement en réduisant l'incidence des transports sur l'environnement;
- d'assurer la prospérité et la compétitivité futures du Canada en assurant la durabilité des infrastructures essentielles de transport - sur le plan économique et écologique; et en promouvant un réseau de transport efficace qui favorise les choix et la qualité de vie supérieure à laquelle les Canadiens estiment avoir droit.

À ce jour, parmi les réalisations de la stratégie écoTRANSPORTS, il faut mentionner :

- le programme écoMOBILITÉ, qui est mené de concert avec les municipalités pour aider à réduire les émissions des transports en commun en facilitant l'accès aux options durables et en réduisant la conduite des véhicules à un seul occupant;
- le programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules, dont le but est de tester et de promouvoir les technologies de pointe des véhicules respectueuses de l'environnement tout en établissant des partenariats avec l'industrie automobile pour surmonter les obstacles éventuels à l'adoption de nouvelles technologies au Canada;
- l'initiative écoÉNERGIE pour les véhicules particuliers (exécuté par Ressources naturelles Canada [RNCan]), qui fournit des renseignements sur la consommation de carburant et des instruments décisionnels dont le but est d'inciter les consommateurs à acheter les véhicules à faible consommation qui existent actuellement sur le marché;
- le programme écoMARCHANDISES, qui vise à atténuer les effets du transport des marchandises sur l'environnement et la santé par l'adoption accélérée de technologies visant à réduire les émissions;
- l'initiative écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules (réalisée par RNCan), qui incite les parcs de véhicules commerciaux et institutionnels à tirer parti des technologies existantes et nouvelles, et qui est axée sur la formation des automobilistes et la gestion de l'énergie ainsi que sur les pratiques exemplaires.

Pour d'autres précisions sur ces nouvelles initiatives, veuillez visiter le site http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecofreight-ecomarchandises-fra.cfm.

Le gouvernement s'est par ailleurs engagé à réglementer la consommation de carburant des voitures particulières et des camions légers neufs qui seront vendus au Canada à compter du millésime 2011. Le gouvernement a annoncé en octobre 2006, par un avis d'intention de réglementer, qu'il allait réglementer la consommation de carburant aux termes de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles*. Les travaux préliminaires d'élaboration du règlement ont débuté en 2006-2007, notamment la création d'un groupe de travail de Transports Canada chargé de diriger le projet. RNCan, Transports Canada, Environnement Canada, Finances Canada et Industrie Canada prennent une part active à cette initiative.

Un comité de surveillance conjoint gouvernement-industrie a été créé pour suivre les résultats de l'industrie automobile canadienne en vertu d'un protocole d'entente (PE) existant, qui prévoit une réduction de 5,3 Mt des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2010. Transports Canada, Environnement Canada et RNCan font partie de ce comité. Le Comité a publié son premier rapport d'étape durant l'été 2006.

Pour augmenter les achats de véhicules plus sobres par les consommateurs avant que les normes de consommation de carburant n'entrent en vigueur à compter du millésime 2011, le gouvernement a annoncé dans le budget 2007 une nouvelle structure d'incitatifs à l'achat de véhicules écoénergétiques qui englobe tous les véhicules de tourisme actuellement offerts sur le marché. Cette structure est entrée en vigueur le 20 mars 2007 et elle comporte trois éléments distincts : un programme axé sur le rendement qui offre une remise maximale de 2 000 $ sur

l'achat d'un véhicule neuf écoénergétique; le traitement neutre d'un vaste éventail de véhicules dont la consommation de carburant est moyenne et que les Canadiens achètent en majorité; et un nouvel écoprélèvement sur les véhicules énergivores. Transports Canada est chargé de l'administration du programme de rabais, connu sous le nom de programme écoAUTO. Le gouvernement prévoit d'accorder ces rabais à l'automne 2007.

En conclusion, Transports Canada joue un rôle déterminant dans la politique sur les changements climatiques et la qualité de l'air en ce qui a trait aux transports. Il collabore avec d'autres ministères gouvernementaux et intervenants à l'élaboration et à l'analyse de nouvelles politiques et mesures, comme celles qui ont été annoncées dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS, dont le but est de réduire les émissions du secteur des transports.

Programme de véhicules à technologies de pointe

Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP) a pour objectif de stimuler l'offre et la demande de véhicules à technologies de pointe au Canada et de déterminer la rentabilité des technologies nouvelles et futures dans le contexte du Canada. Ce faisant, il appuie les efforts déployés par l'industrie automobile afin d'atteindre une cible volontaire qui consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles au Canada de 5,3 Mt en 2010. En 2006-2007, le programme a poursuivi son volet sensibilisation afin de renseigner le public sur le bilan environnemental et de sécurité de tout un éventail de technologies de pointe. Cinq véhicules neufs de pointe ont été achetés en 2006-2007. Le programme a parrainé ou pris part à près de 20 activités au Canada, allant des grands salons de l'auto internationaux (de Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary) à des salons de l'environnement ou sur le mode de vie des consommateurs. Il a également eu des rencontres collectives et individuelles avec l'industrie automobile pour discuter de la collaboration au programme et en présenter les résultats. Le PVTP a pris fin prendre fin le 31 mars 2007 et il sera suivi par le nouveau programme d'écoTECHNOLOGIE pour les véhicules, annoncé en février 2007.

Pour d'autres renseignements sur cette initiative, visiter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vtppgm/menu.htm.

Programme de consommation de carburant

Le Programme de consommation de carburant des véhicules automobiles (PCCVA) administre le Programme volontaire de consommation de carburant gouvernement-industrie avec Ressources naturelles Canada (RNCan). Les responsabilités de Transports Canada ont trait à l'administration des cibles volontaires de consommation de carburant fixées pour l'industrie, notamment : la publication des cibles annuelles de consommation moyenne de carburant de l'entreprise (CMCE) et des directives d'établissement de rapports pour les entreprises qui vendent des véhicules neufs au Canada, la collecte de données sur les performances et le maintien d'une base de données détaillées sur les véhicules, la fourniture de données à RNCan pour le *Guide de consommation de carburant des véhicules* et aux provinces pour d'autres programmes sur les véhicules, et l'administration d'un programme de vérifications de conformité pour confirmer l'exactitude des données ainsi fournies. Le PCCVA a mené ses activités à temps et a lancé des travaux avec certaines entreprises afin d'examiner et d'améliorer les données qui

figurent dans la base de données. Tous les renseignements (à l'exception des renseignements de trois compagnies qui ont besoin d'un délai supplémentaire pour résoudre leurs problèmes de données) sont prêts et actualisés jusqu'au millésime 2005 inclusivement. En 2006-2007, le PCCVA a mené des essais de conformité sur 13 véhicules dans le cadre de son programme de vérifications de conformité.

Programmes de transport des marchandises

En 2006-2007, l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises et le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises ont continué d'appuyer les économies d'énergie continues dans le secteur du transport des marchandises en finançant des projets de démonstration et des projets visant l'achat et l'installation de technologies d'efficacité. Au total, huit projets de démonstration dans les différents modes de transport des marchandises (avion, train, camion et bateau) ont été lancés pour tester et mesurer l'impact d'un éventail de technologies dans des conditions d'exploitation réelles. Transports Canada a débloqué près de 1,06 million $ pour financer ces huit projets en 2006-2007. Le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises a lancé deux projets à l'appui de l'achat et de l'installation de technologies visant à réduire les émissions en 2006-2007, avec une enveloppe de 231 000 $. Vingt-cinq projets ont été menés à terme. Des résumés des résultats des projets de démonstration seront publiés sur le site Web de Transports Canada en 2007-2008. Ces deux programmes de contributions ont pris fin le 31 mars 2007, après avoir financé 38 projets différents sur quatre ans.

Dans le cadre du Programme de sensibilisation des expéditeurs, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec l'Association canadienne du transport industriel (ACTI), Chaîne d'approvisionnement et Logistique Canada (CAL) et l'industrie afin de mieux faire comprendre aux expéditeurs de marchandises l'incidence de leurs décisions commerciales sur l'environnement, et d'améliorer l'adoption des options de transport qui leur sont accessibles, dont le but est de réduire les émissions de GES. En 2006-2007, le Ministère a participé au symposium d'automne de CAL afin de sensibiliser les expéditeurs aux options respectueuses de l'environnement qui leur sont accessibles. Ces travaux ont également englobé la participation à la deuxième enquête comparative confidentielle de l'ACTI, qui a porté sur les politiques et les pratiques de transport et d'environnement du secteur manufacturier et d'autres branches d'activités au Canada. Transports Canada a également collaboré de près avec CAL au parrainage du premier prix d'écoexpéditeur du Canada, lequel sera décerné à une organisation de la chaîne d'approvisionnement qui dépasse une norme rigoureuse de respect de l'environnement. Le Ministère a parachevé des études générales sur l'empreinte écologique des transports ferroviaire et maritime et entrepris une étude sur le secteur du camionnage. Ces études seront soumises à une analyse en 2007-2008 afin de concevoir des instruments décisionnels pour les expéditeurs de marchandises au Canada qui tiennent compte des impacts de leurs décisions sur l'environnement.

D'importants progrès ont été enregistrés dans la négociation par le Ministère d'accords volontaires avec l'industrie afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Avec le concours d'Environnement Canada, le Ministère a bouclé la négociation d'un accord avec

l'Association des chemins de fer du Canada afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Programme de démonstration en transport urbain

Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de 40 millions $ dont le but est de démontrer et d'évaluer les répercussions de stratégies intégrées visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports urbains et de diffuser des renseignements qui incitent à reproduire les pratiques fructueuses. Les municipalités de Halifax, de la région de Waterloo, de la région de Toronto/Hamilton, de Whitehorse et de Vancouver ont poursuivi des projets de démonstration visant à augmenter la part modale des transports en commun, de la bicyclette, de la marche et du covoiturage. Trois projets ont été lancés avec succès à Winnipeg, Québec et Gatineau/Montréal, ce qui porte le nombre total de projets de démonstration à huit. Le programme a été prolongé jusqu'en mars 2009 dans le cadre de la stratégie provisoire sur les programmes existants sur les changements climatiques.

Les résultats préliminaires des projets de démonstration sont prometteurs. Par exemple, le projet MetroLink de service d'autobus express de Halifax a fait état d'une augmentation de 18 % du nombre d'usagers et d'une réduction importante des durées de trajet de ce nouveau service en vertu de son projet de démonstration.

Le Réseau d'information du programme a poursuivi la diffusion de renseignements pratiques sur la façon dont les villes réduisent l'incidence des émissions de GES des transports en commun. Au nombre des réalisations du Réseau d'information, mentionnons :

- un site Web amélioré qui a accueilli 158 000 visiteurs, soit une hausse de 50 % par rapport à l'année d'avant;
- la conception du Centre de ressources en matière gestion de la demande en transport exploitable sur le Web;
- le parrainage de 14 activités d'apprentissage sur la durabilité des transports qui ont attiré plus de 1 100 spécialistes des transports et d'autres participants;
- la réalisation de 12 études de cas et la publication de documents de travail soulignant les pratiques et les politiques efficaces de durabilité des transports, qui ont reçu 5 632 visites sur le site Web du PDTU;
- la publication d'un examen annuel qui illustre les progrès réalisés et les résultats des projets de démonstration;
- la reconnaissance de l'innovation et du leadership grâce au financement de deux programmes nationaux de prix sur les transports en commun durables.

Pour d'autres précisions sur ce programme, notamment sur le plus récent examen annuel, visiter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm.

Sur la route du transport durable

Le programme Sur la route du transport durable (SRTD) est une initiative ministérielle clé qui appuie des projets novateurs et communautaires en matière de transport durable dont l'objectif

est de faciliter le passage à un réseau de transport plus durable. En 2006-2007, le programme SRTD a assuré le financement de 32 projets qui ont consisté : à reconnaître les bienfaits du télétravail pour l'environnement; à faciliter l'augmentation des transports actifs dans les écoles primaires; à financer des associations de gestion des transports; et à examiner la possibilité d'offrir des services de transport en commun dans les collectivités rurales.

En 2006-2007, on a décidé de reconduire et d'améliorer le programme SRTD, en prévision du terme du programme qui doit intervenir le 31 mars 2007.

Pour d'autres précisions sur le programme renouvelé, notamment sur l'examen annuel du SRTD de 2005, visiter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm.

Les changements climatiques et la qualité de l'air - Évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique

Les prévisions sur les changements climatiques planétaires prévoient une diminution importante des glaces de mer dans l'Arctique, ce qui pourrait aboutir à une augmentation appréciable de la navigation à l'avenir. La participation de tous les pays circumpolaires à cette initiative d'importance majeure est essentielle à son aboutissement.

Cette évaluation analysera la navigation de nos jours et les estimations futures (2020 et 2050). Elle servira à déterminer les effets possibles sur le milieu marin et la situation socio-économique et précisera si d'autres efforts sont nécessaires pour continuer à protéger l'Arctique de manière durable.

Le groupe de travail du Conseil de l'Arctique sur la Protection de l'environnement marin arctique (PEMA) étudie les incidences possibles d'une augmentation des activités de navigation sur les populations de l'Arctique et leur environnement. Au nom du Conseil de l'Arctique, Transports Canada mène actuellement des consultations au Canada sur l'évaluation de la navigation maritime dans l'Arctique, initiative qui est copilotée par le Canada, la Finlande et les États-Unis. L'évaluation sera terminée au cours de la période 2006-2008 et un rapport final est attendu en 2009.

2.3.2 Évaluation environnementale

Au total, 1 058 évaluations environnementales (EE) de projets sont en cours ou ont été réalisées par Transports Canada en 2006-2007, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE).

Pour respecter la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale stratégique (EES) des politiques, des plans, des programmes ou des propositions, le groupe EE a poursuivi ses travaux de sensibilisation aux prescriptions en matière d'EES et a fourni des conseils et une assistance à différents groupes sur la manière de se conformer au processus EES. Durant la période visée par ce rapport, plus de 100 propositions ont été reçues et analysées, trois séances de formation ont été organisées et les réponses aux vérifications EES ont été coordonnées et remises au Bureau du vérificateur général - commissaire à l'environnement et au développement durable.

Pour d'autres renseignements, visiter le site
http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm.

2.3.3 Protection et assainissement de l'environnement

Dès la fin de 2004, Transports Canada a lancé un Programme de laissez-passer de transport en commun qui permet aux employés des 92 ministères et organismes fédéraux de la région de la capitale nationale (RCN) d'avoir accès à des laissez-passer de transport en commun et de bénéficier de rabais au moyen de retenues à la source ou de paiements préautorisés. Quand on sait que 90 ministères se sont inscrits à ce programme, on voit que le programme a remporté un très vif succès dans la RCN. Le nombre de participants a atteint 13 000 et le programme a entraîné une augmentation de 5 % à 7 % du nombre d'usagers des transports en commun parmi les fonctionnaires du fédéral. En 2006-2007, on a procédé à une évaluation du Programme de laissez-passer de transport en commun dans la RCN, qui a révélé un niveau de satisfaction élevé parmi les fonctionnaires fédéraux qui y sont inscrits. L'évaluation a également recommandé d'élargir le programme au-delà de la RCN en tenant compte des coûts-avantages d'un tel élargissement.

L'étude des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (GLVMSL) est un projet conjoint canado-américain dont le but est d'évaluer les besoins d'infrastructures futurs de la Voie maritime du Saint-Laurent. Transports Canada, le département des Transports des États-Unis, l'U.S. Army Corps of Engineers, les entités canadienne et américaine responsables de la Voie maritime, Environnement Canada et l'U.S. Fish and Wildlife Service ont collaboré pour déterminer les besoins futurs du réseau GLVMSL, notamment les conséquences environnementales, économiques et techniques de ces besoins.

En janvier 2007, l'équipe responsable du volet environnemental a présenté son rapport à l'équipe de gestion du projet. Ce document comporte les neuf chapitres suivants qui couvrent 500 pages de texte et d'illustrations :

- Aperçu de l'étude
- Description générale et contexte du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent
- Régimes de niveau d'eau
- Caractéristiques écologiques du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent
- Impacts sur la navigation
- Ressources halieutiques et fauniques et activités de navigation
- Étude d'impact sur l'environnement (EIE)
- Tendances et évaluation qualitative des conditions que l'on escompte à l'avenir
- Perspectives de navigation durable

En 2006-2007, Transports Canada a poursuivi les travaux de son Plan de gestion des sites contaminés du Ministère à l'appui de l'engagement pris par le Ministère d'assurer la gestion de ses sites de manière responsable. Le plan expose la stratégie quinquennale du Ministère pour la gestion de ses sites contaminés et le répertoriage des sites que l'on soupçonne de l'être. En

2006-2007, Transports Canada a consacré 18,6 millions $ à l'évaluation et à l'assainissement/gestion des risques des sites contaminés. Cela englobe 7,8 millions $ provenant du Plan d'action relatif aux sites contaminés fédéraux (PASCF). Le PASCF a financé 11 projets d'assainissement et 13 projets d'évaluation.

Pour d'autres précisions, veuillez visiter le site http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm.

Protection et assainissement de l'environnement - Programme national de surveillance aérienne

Le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) permet à Transports Canada de surveiller de près les navires qui empruntent les eaux canadiennes. Le PNSA constitue le principal moyen de détecter la pollution causée par les navires dans les eaux de compétence canadienne. La surveillance aérienne est abondamment utilisée à l'échelle mondiale et est considérée comme le meilleur moyen de détecter les déversements d'hydrocarbures.

En outre, un nouvel avion de surveillance des cas de pollution d'acquisition récente a effectué sa mission inaugurale en 2006-2007, afin d'aider à protéger les eaux océaniques du Canada. Transports Canada s'emploiera à constamment améliorer l'efficacité du PNSA afin d'atteindre l'objectif du Canada qui est d'être reconnu comme l'un des chefs de file internationaux de la surveillance du milieu marin par des aéronefs.

L'année 2006-2007 a été remarquable pour le PNSA de Transports Canada puisque 1 649 heures de patrouille antipollution ont été effectuées, ce qui marque un nouveau record pour le PNSA. Il s'agit d'une augmentation de 67 % quand on compare ce chiffre à la moyenne annuelle de 1 100 heures avant 2004. Sur les 1 649 heures, 84,3 heures ont été des patrouilles dans l'Arctique; c'est la deuxième année d'affilée qu'un programme de surveillance de la pollution a eu lieu expressément au-dessus des eaux de l'Arctique. Le nombre total de navires survolés a été de 10 063, soit une hausse de 54 % par rapport à 2004-2005, alors que 6 539 navires avaient été survolés. À l'échelle nationale, cela représente une moyenne de 6,1 navires survolés à l'heure. Quatre-vingt-dix-huit incidents de pollution ont été détectés, dont 87 ont été signalés comme déversements mystère, sans qu'on puisse en déterminer l'origine, alors que 11 ont été signalés comme des déversements causés par des navires. On estime que les équipages du PNSA ont observé 2 107 litres d'hydrocarbures à la surface de l'océan durant la période visée par ce rapport. Pour d'autres renseignements, visiter le site http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/sie/pnsa.htm.

Protection et assainissement de l'environnement - Programme canadien d'eau de ballast

La communauté internationale reconnaît que le déversement sans contrôle des eaux de ballast et des sédiments a abouti à l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'efforce de résoudre ce problème depuis 1988 lorsque le Canada a signalé l'apparition d'espèces maritimes envahissantes dans les Grands Lacs. En guise de réponse, l'OMI a adopté des recommandations volontaires en 1991 pour empêcher l'introduction d'autres organismes. Dans le but de limiter les futures

introductions, les États membres de l'OMI ont signé la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (la Convention) le 13 février 2004.

En juin 2006, le programme volontaire de gestion des eaux de ballast du Canada a été remplacé par un programme de réglementation obligatoire. En vertu du Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast, tous les navires, à l'exception des navires expressément exonérés du règlement, sont tenus d'échanger ou de traiter leurs eaux de ballast avant de les déverser dans des eaux de compétence canadienne.

Des milliers d'espèces aquatiques peuvent être transportées dans les eaux de ballast des navires, notamment des bactéries et d'autres microbes, des microalgues et diverses stases d'espèces végétales et animales aquatiques. Les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes transportent des milliers de tonnes d'eau de ballast chaque année, ce qui rend le Canada vulnérable à l'introduction d'espèces exotiques provenant des eaux de ballast déversées.

Le gouvernement du Canada est résolu à protéger le milieu marin et l'environnement d'eau douce du Canada. Transports Canada reconnaît que le déversement sans contrôle des eaux de ballast et des sédiments peut aboutir à l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles qui ont des effets délétères sur des branches d'activités comme la pêche et l'aquaculture, et est résolu à mettre en place et à faire respecter des mesures de contrôle réglementaire appropriées. Le règlement adopté en juin 2006 n'est pas une solution définitive au problème qui consiste à atténuer les risques d'introduction par les navires, même s'il constitue une bonne mesure dans ce sens.

Transports Canada appuie l'adhésion du Canada à la Convention internationale sur les eaux de ballast et sollicitera la confirmation des autres ministères et organismes nécessaires pour que le Canada puisse ratifier cet instrument. Cela dépendra de l'élaboration de systèmes de traitement adaptés et de la confirmation que les dispositions de la Convention assurent la protection suffisante des eaux du Canada.

Pour d'autres renseignements sur le Programme canadien d'eau de ballast, visiter le site http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/environnement/ballast/menu.htm.

Protection et assainissement de l'environnement - Étude d'évaluation des risques de déversement d'hydrocarbures à Terre-Neuve

Avec plus de 280 millions de barils de pétrole qui traversent la région chaque année, la baie de Placentia sur la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador est l'un des ports les plus occupés du Canada. Compte tenu de l'augmentation de la production pétrolière au large des côtes, du raffinage et des activités de transbordement à Terre-Neuve, le Conseil consultatif régional (CCR) a demandé à Transports Canada de procéder à une étude d'évaluation des risques afin d'évaluer les risques de pollution le long de la côte sud de Terre-Neuve et d'assurer que le régime d'intervention continue d'être suffisant au cas où surviendrait un déversement d'hydrocarbures.

L'évaluation des risques de déversement a débuté en septembre 2005 et s'est poursuivie jusqu'à cet exercice. L'étude fournira à Transports Canada des renseignements extrêmement précieux en tant que gérant du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Dès lors que les résultats seront connus, Transports Canada pourra évaluer le niveau de préparation qu'offre ce régime, compte tenu des risques répertoriés, et apporter les ajustements nécessaires au régime, le cas échéant.

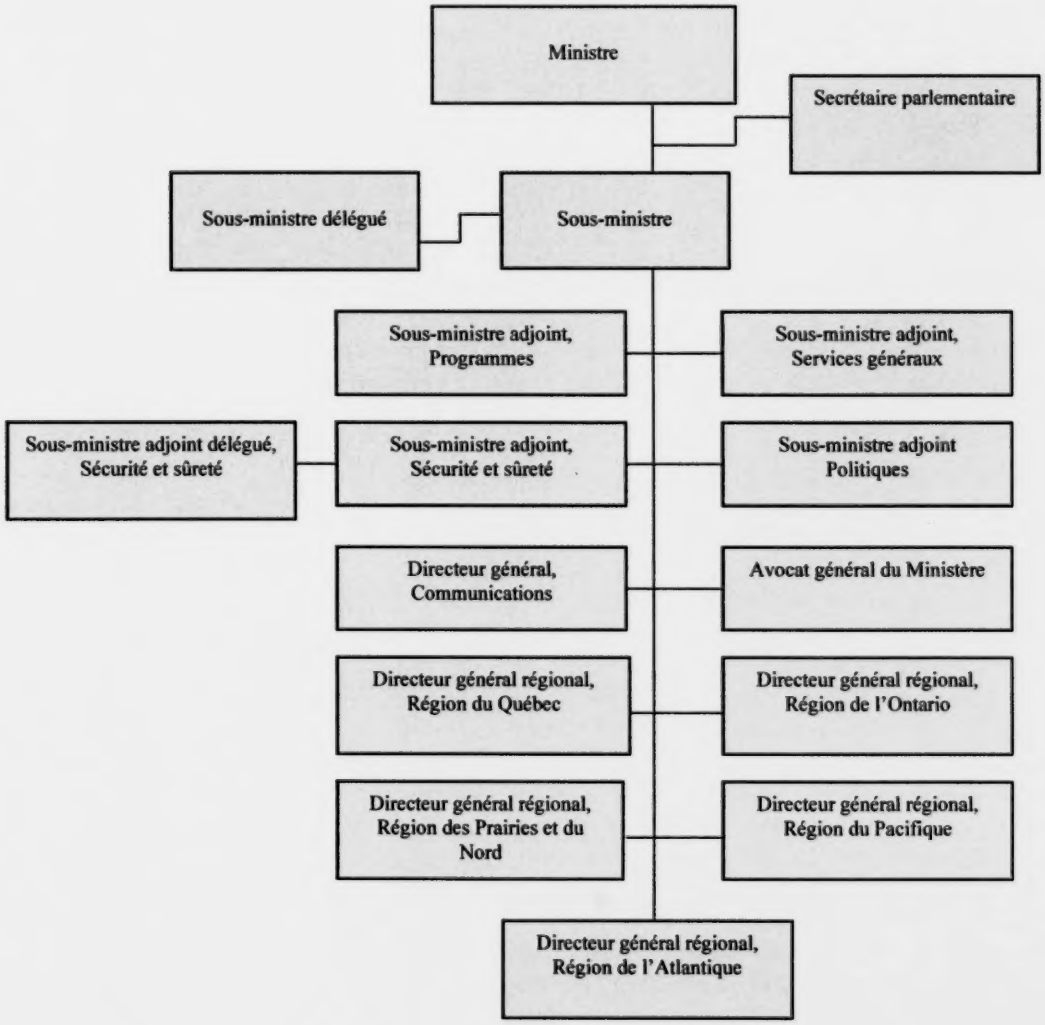
Transports Canada a également poursuivi ses travaux en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur ferroviaire. En particulier, le Ministère a collaboré avec Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada à l'élargissement de l'Accord de performance environnementale existant pour y introduire un plus grand nombre de plans et de cibles afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de maîtriser les émissions toxiques.

SECTION III - RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 Renseignements organisationnels

À l'administration centrale de Transports Canada, quatre sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes, Services généraux, Sécurité et Sûreté – et un sous-ministre délégué – relèvent du sous-ministre, tout comme l'administration ministérielle, comprenant le Groupe Communications et les Services juridiques ministériels.. De plus, cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord ainsi que Pacifique – relèvent directement du sous-ministre. Chacun de ces dirigeants organisationnels est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités de programme énoncées dans l'Architecture des activités de programme.

ORGANIGRAMME DU MINISTÈRE



3.2 Tableaux financiers

Tableau 1 : Comparaison entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (ETP compris)

(en milliers de dollars)						
			2006-2007			
Activité de programme	Dépenses réelles 2004-2005	Dépenses réelles 2005-2006	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr	438 705	485 906	550 435	623 336	569 705	499 315
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	501 171	428 766	381 366	466 962	446 966	441 068
Politiques, programmes et infrastructure à l'appui d'un cadre de marché	338 214	333 826	110 159	146 965	179 695	145 797
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.	32 019	31 288	30 488	42 288	32 578	32 178
La Société des ponts fédéraux limitée	-	-	-	-	200	129
Marine Atlantique S.C.C.	72 907	70 233	80 980	80 980	84 980	82 080
VIA Rail Canada inc.	191 301	169 001	169 001	169 001	169 001	169 001
Politiques et programmes à l'appui du développement durable	33 876	55 144	94 763	87 097	74 831	56 615
Total	**1 608 192**	**1 574 165**	**1 417 192**	**1 616 629**	**1 557 956**	**1 426 183***
Moins : recettes non disponibles	(48 017)	(76 128)	(32 734)	(32 734)	(137 287)	(137 287)
Plus : coût des services reçus à titre gracieux	54 682	59 718	-	57 499	68 531	68 531
Total des dépenses ministérielles	**1 614 858**	**1 557 755**	**1 384 458**	**1 641 394**	**1 489 200**	**1 357 427**
Équivalents temps plein	**4 718**	**4 873**	**4 900**	**4 900**	**4 900**	**4 854**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

* Exclut 2,5 millions $ d'investissements non budgétaires en surplus d'apport du Parc Downsview Park Inc. se rattachant à une cession de terrains.

Tableau 2 : Ressources par activité de programme

Activité de programme	Postes budgétaires de 2006-2007 (en milliers de dollars)						
	Fonctionnement[1]	Immobilisations	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert[2]	Total : dépenses budgétaires brutes	Moins : recettes disponibles	Total : dépenses budgétaires nettes
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr							
Budget principal des dépenses	493 406	32 991	430	68 005	594 833	(44 400)	550 435
Dépenses prévues	529 097	35 382	430	102 826	667 734	(44 400)	623 336
Autorisations totales	538 723	35 274	310	55 121	629 428	(59 723)	569 705
Dépenses réelles	507 799	31 074	270	20 962	560 105	(60 790)	499 315
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien							
Budget principal des dépenses	305 905	75 461	-	-	381 366	-	381 366
Dépenses prévues	347 305	119 657	-	-	466 962	-	466 962
Autorisations totales[3]	446 966	-	-	-	446 966	-	446 966
Dépenses réelles[3]	441 068	-	-	-	441 068	-	441 068
Politiques, programmes et infrastructure à l'appui d'un cadre de marché							
Budget principal des dépenses	137 868	40 003	25 426	230 212	433 508	(323 349)	110 159
Dépenses prévues	153 600	46 812	39 690	230 212	470 314	(323 349)	146 965
Autorisations totales	176 139	40 247	-	289 263	505 649	(325 953)	179 695
Dépenses réelles	174 317	37 708	-	258 629	470 654	(324 857)	145 797
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.							
Budget principal des dépenses	29 291	1 197	-	-	30 488	-	30 488
Dépenses prévues	29 291	12 997	-	-	42 288	-	42 288
Autorisations totales[3]	32 578	-	-	-	32 578	-	32 578
Dépenses réelles[3]	32 178	-	-	-	32 178	-	32 178
La Société des ponts fédéraux limitée							
Budget principal des dépenses	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses prévues	-	-	-	-	-	-	-
Autorisations totales[3]	200	-	-	-	200	-	200
Dépenses réelles[3]	129	-	-	-	129	-	129

Tableau 2 : Ressources par activité de programme *(suite)*

Activité de programme	Postes budgétaires de 2006-2007 (en milliers de dollars)						
	Fonctionnement[1]	Immobilisations	Subventions	Contributions et autres paiements de transfert[2]	Total : dépenses budgétaires brutes	Moins : recettes disponibles	Total : dépenses budgétaires nettes
Marine Atlantique S.C.C.							
Budget principal des dépenses	79 847	1 133	-	-	80 980	-	80 980
Dépenses prévues	79 847	1 133	-	-	80 980	-	80 980
Autorisations totales[3]	84 980	-	-	-	84 980	-	84 980
Dépenses réelles[3]	82 080	-	-	-	82 080	-	82 080
VIA Rail Canada inc.							
Budget principal des dépenses	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Dépenses prévues	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Autorisations totales[3]	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Dépenses réelles[3]	169 001	-	-	-	169 001	-	169 001
Politiques et programmes à l'appui du développement durable							
Budget principal des dépenses	61 990	3 461	-	29 383	94 834	(69)	94 763
Dépenses prévues	69 283	3 461	-	14 424	87 168	(69)	87 097
Autorisations totales	62 390	3 604	-	8 906	74 900	(69)	74 831
Dépenses réelles	46 548	2 473	-	7 691	56 712	(97)	56 615
Total							
Budget principal des dépenses	1 277 308	154 246	25 856	327 600	1 785 010	(367 818)	1 417 192
Dépenses prévues	1 377 424	219 442	40 120	347 462	1 984 447	(367 818)	1 616 629
Autorisations totales	1 510 977	79 125	310	353 290	1 943 702	(385 745)	1 557 956
Dépenses réelles	1 453 120	71 255	270	287 282	1 811 927	(385 745)	1 426 183

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Les dépenses de fonctionnement comprennent les paiements législatifs aux régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les remboursements des fonds versés les années antérieures, les paiements prévus par les ententes sur la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.
2. Les contributions et autres paiements de transfert comprennent les paiements législatifs concernant le pont Victoria (Montréal) et le paiement de subvention relatif à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.
3. Autorisations totales et dépenses réelles sous chacune des sociétés d'État : Cette somme représente le paiement par Transports Canada des fonds affectés aux sociétés d'État. On ne fait pas de distinction entre les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations des sociétés d'État.

Tableau 3 : Postes votés et postes législatifs

Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou du poste législatif	2006-2007 (en milliers de dollars)			
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
1	Dépenses de fonctionnement	234 692	293 408	301 080	253 862
5	Dépenses d'immobilisations	76 455	85 655	79 125	71 255
10	Subventions et contributions	296 228	330 354	297 173	231 125
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.	30 488	42 288	32 578	32 178
20	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	80 980	80 980	84 980	82 080
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	169 001	169 001	169 001	169 001
30	Paiements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	381 366	466 962	446 966	441 068
33a	Paiements à la Société des ponts fédéraux limitée	-	-	200	129
(L)	Ministre des Transports du Canada - Traitement et allocation pour automobile	73	73	73	73
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	66 781	66 781	64 094	64 094
(L)	Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3 300	3 300	2 163	2 163
(L)	Paiements versés conformément aux ententes de la Voie maritime du Saint-Laurent conclues dans le cadre de la *Loi maritime du Canada*	23 900	23 900	23 927	23 927
(L)	Paiement de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	53 928	53 928	54 265	54 265
(L)	Dépenses du produit de la vente des biens excédentaires de l'État	-	-	2 332	963
(L)	Remboursement des montants crédités aux recettes les années précédentes	-	-	-	-
	Total	**1 417 192**	**1 616 629**	**1 557 956**	**1 426 183**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.
(L) : Législatif

Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux

	2006-2007 (en milliers de dollars)
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	25 560
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor (sauf les fonds renouvelables); contribution de l'employeur aux régimes d'avantages sociaux assurés des employés et dépenses connexes payées par le SCT	30 631
Indemnisation des victimes d'accidents du travail accordée par Ressources humaines et Développement social Canada	3 802
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	8 538
Total des services reçus à titre gracieux	**68 531**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

(en milliers de dollars)						
			2006-2007			
Recettes disponibles[1]	Recettes réelles 2004-2005	Recettes réelles 2005-2006	Budget principal des dépenses	Recettes prévues	Autori-sations totales	Recettes réelles
Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr						
Frais d'utilisation relatifs au Règlement de l'aviation canadien	7 862	8 291	8 648	8 648	8 648	8 090
Entretien des aéronefs et services de vol	30 710	29 700	25 646	25 646	34 369	34 369
Frais relatifs à la réglementation en matière de sécurité maritime	8 282	8 313	7 544	7 544	7 544	8 170
Recettes découlant du programme du Registraire des véhicules importés	1 962	2 423	600	600	4 600	4 600
Inspections et certifications	1 529	2 119	292	292	1 792	1 751
Loyers du Centre d'essais pour véhicules automobiles	354	290	155	155	155	257
Locations et concessions	761	840	598	598	598	981
Ventes et formation	842	1 071	812	812	812	823
Recherche et développement	448	-	-	-	1 100	1 117
Divers	225	698	106	106	105	632
Total partiel	**52 975**	**53 746**	**44 400**	**44 400**	**59 723**	**60 790**
Politiques, programmes et infrastructures à l'appui du cadre de marché						
Recettes relatives aux prévisions des services aériens	253	235	160	160	160	221
Recettes des ports publics découlant des frais d'utilisation et des permis de quai	10 448	9 032	8 577	8 577	8 577	8 553
Recettes aéroportuaires découlant des frais d'utilisation et des contrats de service	5 320	5 038	4 690	4 690	4 690	4 991
Administrations aéroportuaires - paiements de loyer et de biens meubles	241 862	288 320	299 894	299 894	302 498	302 513
Recherche et développement	3 566	2 550	1 744	1 744	1 744	1 406
Locations et concessions	8 341	8 124	7 574	7 574	7 574	6 895
Ventes et formation	191	112	109	109	109	129
Inspections et certifications	-	-	-	-	-	3
Divers	558	263	602	602	601	146
Total partiel	**270 539**	**313 675**	**323 349**	**323 349**	**325 953**	**324 857**
Politiques et programmes à l'appui des transports durables						
Locations et concessions	37	39	62	62	62	78
Ventes et formation	-	-	-	-	-	6
Divers	45	8	7	7	7	13
Total partiel	**82**	**47**	**69**	**69**	**69**	**97**
Total des recettes disponibles	**323 596**	**367 468**	**367 818**	**367 818**	**385 745**	**385 745**

Tableau 5 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles *(suite)*

(en milliers de dollars)						
			2006-2007			
Recettes non disponibles[2]	**Recettes réelles 2004-2005**	**Recettes réelles 2005-2006**	**Budget principal des dépenses**	**Recettes prévues**	**Autori-sations totales**	**Recettes réelles**
Actifs hors navigation - Voie maritime du Saint-Laurent[3]	8 486	10 385	5 200	5 200	7 461	7 461
Allocations des Administrations portuaires canadiennes	10 844	11 698	12 534	12 534	12 033	12 033
Redevances de recherche et développement	52	61	-	-	23	23
Wagons-trémies (locations, règlements des dommages et frais de surestaries)	17 386	17 701	15 000	15 000	12 716	12 716
Rendement des investissements - sociétés d'État[4]	-	-	-	-	87 865	87 865
Rendement des investissements - autres[5]	205	5 882	-	-	70	70
Remboursement des dépenses de l'exercice précédent	1 851	16 225	-	-	426	426
Redressements des comptes fournisseurs de l'exercice précédent	4 862	6 794	-	-	7 234	7 234
Permis de transporter des explosifs	130	37	-	-	33	33
Amendes et sanctions	1 329	893	-	-	898	898
Produits des ventes	1 243	-	-	-	-	-
Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	1 170	963	-	-	1 369	1 369
Produits de la vente de biens immobiliers	-	5 059	-	-	6 614	6 614
Intérêts provenant des aéroports cédés	-	20	-	-	-	-
Divers	458	410	-	-	545	545
Total des recettes non disponibles	**48 017**	**76 128**	**32 734**	**32 734**	**137 287**	**137 287**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Par souci de concordance avec les montants publiés dans les comptes publics (détails des montants disponibles), les catégories de recettes disponibles comprennent une portion des recettes disponibles de l'administration ministérielle.
2. Les recettes disponibles sont établies selon la comptabilité de caisse modifiée et ne correspondent pas forcément au formulaire E des comptes publics qui est préparé selon la comptabilité d'exercice.
3. Recettes de la corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent au titre de la gestion de l'exploitation des biens immobiliers.
4. Dividendes reçus de la Société canadienne des postes : 79,6 millions $; de la Société immobilière du Canada limitée : 7,2 millions $; et de la Monnaie royale : 1,0 million $.
5. Englobe le traversier Andrew sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les versements des Ponts Jacques Cartier et Champlain inc.

Tableau 6 : Besoins en ressources par direction/secteur

(en milliers de dollars)					
Organisation[1]	**Politiques, réglementation, surveillance et sensibilisation à l'appui d'un réseau de transport sécuritaire et sûr**	**Politiques, programmes et infrastructures à l'appui d'un cadre axé sur le marché**	**Politiques et programmes à l'appui du développement durable**	**Sociétés d'État[2]**	**Total**
Sous-ministre adjoint - Sécurité et Sûreté					
Dépenses prévues	399 024	-	-	-	399 024
Dépenses réelles	281 104	-	-	-	281 104
Sous-ministre adjoint - Politiques					
Dépenses prévues	-	176 278	-	-	176 278
Dépenses réelles	-	154 050	-	-	154 050
Sous-ministre adjoint - Programmes[3]					
Dépenses prévues	-	(102 287)	71 810	-	(30 477)
Dépenses réelles	2 215	(131 418)	25 231	-	(103 973)
Directeur général régional - Atlantique					
Dépenses prévues	39 199	8 349	2 913	-	50 461
Dépenses réelles	36 876	12 209	5 339	-	54 423
Directeur général régional - Québec					
Dépenses prévues	45 171	35 902	2 841	-	83 914
Dépenses réelles	45 332	54 195	7 824	-	107 351
Directeur général régional - Ontario					
Dépenses prévues	49 666	12 945	2 465	-	65 076
Dépenses réelles	45 238	17 227	4 772	-	67 237
Directeur général régional - Région des Prairies et du Nord					
Dépenses prévues	48 882	9 909	3 580	-	62 371
Dépenses réelles	45 729	29 281	5 985	-	80 995
Directeur général régional - Pacifique					
Dépenses prévues	41 394	5 869	3 488	-	50 751
Dépenses réelles	42 823	10 253	7 464	-	60 540
Total					
Dépenses prévues	623 336	146 965	87 097	759 231	1 616 629
Dépenses réelles	499 315	145 797	56 615	724 456	1 426 183

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Notes :

1. Les dépenses par organisation, présentées sous chacune des activités de programme, incluent une portion des dépenses de l'administration ministérielle.
2. Les sociétés d'État qui figurent dans l'Architecture des activités des programme de Transports Canada sont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc., Marine Atlantique S.C.C., la Société des ponts fédéraux limitée et VIA Rail Canada inc. Voir tableau 1 pour ce qui est de leurs ressources financières respectives.
3. Le secteur Sous-ministre adjoint - Programmes inclut toutes les recettes nettes en vertu d'un crédit relatives à l'activité de programme « Politiques, programmes et infrastructure à l'appui d'un cadre de marché ». Les recettes nettes en vertu d'un crédit prévues sont supérieures aux dépenses prévues et le montant est, par conséquent, présenté entre parenthèses.

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation*

(en milliers de dollars)												
				2006-2007					Années de planification		
A. Frais d'utilisation	**Type de frais[1]**	**Pouvoir d'établissement des frais**	**Date de la dernière modification[B]**	**Recettes prévues[3]**	**Recettes réelles[3]**	**Coût total[2]**	**Norme de rendement[4]**	**Résultats liés au rendement[4]**	**Exercice financier**	**Recettes prévues[3]**	**Coût total estimé[2]**
Sécurité aérienne - Droits réglementaires (note 5)	R	*Loi sur l'aéronautique :* http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html Frais perçus en vertu du Règlement de l'aviation canadien (RAC) à : http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm	15 juillet 2000 Les autres modifications (règlements ou diminution des frais) apportées après le 15 juillet 2000 n'ont pas déclenché l'application de la *Loi sur les frais d'utilisation.*	8 647	8 090 Recettes disponibles	254 188	http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/normesdeservice.htm	L'aviation générale (AG) a récemment modernisé son site Web pour consigner et présenter les niveaux de service des activités relatives à l'immatriculation des aéronefs (immatriculation, location et suppression des aéronefs). Cette amélioration permet aux clients de surveiller l'accomplissement de cette activité sur Internet et elle montre si le service a été fourni dans les délais. Ce projet pilote sera utilisé pour d'autres activités. Le lien avec le site Web de l'AG sur les niveaux de service pour l'immatriculation et la location des aéronefs est fourni à titre de référence http://www.tc.gc.ca/aviation/activepages/ccarcs/aspscripts/fr/rechercheniveauservice.asp	2007-2008 2008-2009 2009-2010	8 375 8 328 8 332	258 825 244 741 254 520

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation (suite)*

				(en milliers de dollars)							
				2006-2007					Années de planification		
A. Frais d'utilisation	**Type de frais[1]**	**Pouvoir d'établissement des frais**	**Date de la dernière modification[B]**	**Recettes prévues[3]**	**Recettes réelles[3]**	**Coût total[2]**	**Norme de rendement[4]**	**Résultats liés au rendement[4]**	**Exercice financier**	**Recettes prévues[3]**	**Coût total estimé[2]**
Sécurité maritime - Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	R	Divers règlements en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/S-9), notamment le Barème de droits du *Bureau d'inspection des navires à vapeur*; le *tarif des droits d'immatriculation et de délivrance des permis des navires*, etc. http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/lmmc/menu.htm	6 juin 1995 Les modifications ultérieures apportées au Règlement étaient sans rapport avec les frais.	7 322	7 917 Recettes disponibles	88 243	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	2007-2008 2008-2009 2009-2010	7 412 7 382 7 382	81 230 84 291 84 679
Sécurité maritime - Bureau de la sécurité nautique - Normes de construction - Étiquettes de	R	*Loi sur la marine marchande du Canada*/Règlement sur les petits bâtiments/TP 13 32 incorporé par renvoi :	1995 Les modifications ultérieures au *Règlement sur les petits bâtiments* étaient sans	222	209 Recettes disponibles	682	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/droits.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles	2007-2008 2008-2009 2009-2010	210 210 210	753 603 612

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation (suite)*

				(en milliers de dollars)							
				2006-2007					Années de planification		
A. Frais d'utilisation	Type de frais[1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification[B]	Recettes prévues[3]	Recettes réelles[3]	Coût total[2]	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3]	Coût total estimé[2]
conformité		http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/lmmc/reglements/070/lmmc076/lmmc76.html et TP 1332 : http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp1332/menu.htm	rapport avec les frais.					pour le RMR 2007-2008.			
Sécurité maritime - Droits d'inspection des installations radio de navire (note 6)	R	*Loi sur la marine marchande du Canada*/Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/l/lmmc/reglements/060/lmmc062/lmmc62.html	1978	80	48 Recettes disponibles	1 017 La portion du coût complet du ministère des Pêches et des Océans est incluse ci-dessus : 311	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	2007-2008 2008-2009 2009-2010	48 48 48	951 951 951 La portion du coût complet du ministère des Pêches et des Océans est incluse ci-dessus : 310
Aéroports - Frais au titre du Règlement sur les	A	Paragraphe 4.4 (2) de la *Loi sur l'aéronautique* (http://laws.just	31 août 2003	4 509	4 768 Recettes disponibles	12 208	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	2007-2008 2008-2009 2009-2010	4 937 4 952 4 952	11 227 11 227 11 226

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation (suite)*

				(en milliers de dollars)							
				2006-2007					Années de planification		
A. Frais d'utilisation	Type de frais[1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification[B]	Recettes prévues[3]	Recettes réelles[3]	Coût total[2]	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3]	Coût total estimé[2]
redevances des services aéronautiques : redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement d'aéronefs, redevances des services d'intervention d'urgence (note 7)		ice.gc.ca/fr/showtdm/cs/A-2), et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels - *Règlement sur les redevances des services aéronautiques* : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/Generale/L/la/reglements/120/la129a/la129a.html									
Aéroports - Immatriculation annuelle des équipements mobiles utilisés aux aéroports (note 7)	A	*Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État* et du Règlement sur la circulation aux aéroports, partie III, articles 57 à 60 : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmt/reglements/001/lmt002/lmt002.html	24 février 2004	0,2	1,2 Recettes disponibles	4,5	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	2007-2008 2008-2009 2009-2010	1 1 1	4 4 4

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation (suite)*

				(en milliers de dollars)							
				2006-2007					Années de planification		
A. Frais d'utilisation	Type de frais[1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification[B]	Recettes prévues[3]	Recettes réelles[3]	Coût total[2]	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3]	Coût total estimé[2]
Aéroports - Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports (note 7)	A	Paragraphe 4.4 (2) de la *Loi sur l'aéronautique* (http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels - *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports* : http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/la/reglements/130/la131/la131.html	19 novembre 1998	173	210 Recettes disponibles	1 252	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	2007-2008 2008-2009 2009-2010	209 209 209	1 152 1 152 1 152
Ports - Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quayage et d'entreposage, droits	A	*Loi maritime du Canada* : http://lois.justice.gc.ca/fr/C-6.7/index.html Frais : http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm	1er janvier 2004	8 525	8 499 Recettes disponibles	39 107	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	2007-2008 2008-2009 2009-2010	8 358 8 374 8 374	27 821 27 786 27 786

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation (suite)*

				(en milliers de dollars)							
				2006-2007					Années de planification		
A. Frais d'utilisation	Type de frais[1]	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification[B]	Recettes prévues[3]	Recettes réelles[3]	Coût total[2]	Norme de rendement[4]	Résultats liés au rendement[4]	Exercice financier	Recettes prévues[3]	Coût total estimé[2]
exigés aux ports publics											
Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs (note 8)	R	Article 7 de la *Loi sur les explosifs* (http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/e-17/bo-ga:s_7::bo-ga:s_13//fr?page=4) et Règlement sur les explosifs, partie III, alinéa 31(1)i (http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cr/C.R.C.-ch.599/bo-ga:l_III//fr#anchorbo-ga:l_III)	1993	37	34 Recettes non disponibles	38	Dans 95 % des cas, on prend : a) une décision acceptant ou rejetant une nouvelle demande dûment remplie par une fabrique dans les 60 jours suivant sa réception; b) une décision acceptant ou rejetant tout autre type de demande dûment remplie dans les 30 jours suivant sa réception.	Norme de service respectée la totalité du temps Norme de service respectée la totalité du temps	2007-2008 2008-2009 2009-2010	30 0 0	31 0 0
Demandes d'accès à l'information - Redevances de	A	*Loi sur l'accès à l'information* et ses règlements : http://lois.justice.gc.ca/fr/A-	1992	9	6 Recettes non disponibles (Trésor	1 207	Les normes de service sont incluses dans l'article 7 de la *Loi sur*	Les échéances prévues par la loi ont été respectées pour 82 % des demandes.	2007-2008 2008-2009 2009-2010	6 6 6	1 199 1 199 1 199

Tableau 7-A : Rapport de déclaration des frais d'utilisation 2006-2007 : *Loi sur les frais d'utilisation (suite)*

				(en milliers de dollars)							
A. Frais d'utilisation	**Type de frais[1]**	**Pouvoir d'établissement des frais**	**Date de la dernière modification[B]**	**2006-2007**					**Années de planification**		
				Recettes prévues[3]	**Recettes réelles[3]**	**Coût total[2]**	**Norme de rendement[4]**	**Résultats liés au rendement[4]**	**Exercice financier**	**Recettes prévues[3]**	**Coût total estimé[2]**
traitement (note 9)		1/index.html			public)		*l'accès à l'information* (http://lois.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/A-1/bo-ga:s_4-gb:s_6//fr#anchorbo-ga:s_4-gb:s_6).	Tous les avis de prorogation de délai ont été expédiés dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Tous les avis de transmission ont été envoyés dans les 15 jours.			
Total des services réglementaires (R)			**Total partiel (R)**	**16 308,0**	**16 298,0**	**344 168,0**		**Total part. R :** **Total part. R :** **Total part. R :**	**2007-2008** **2008-2009** **2009-2010**	**16 075,0** **15 968,0** **15 972,0**	**341 790,0** **330 586,0** **340 762,0**
Total des autres biens et services (A)			**Total partiel (A)**	**13 216,2**	**13 484,2**	**53 778,5**		**Total part. A :** **Total part. A :** **Total part. A :**	**2007-2008** **2008-2009** **2009-2010**	**13 511,0** **13 542,0** **13 542,0**	**41 403,0** **41 368,0** **41 367,0**
Total du rapport			**Total**	**29 524,2**	**29 782,2**	**397 946,5**		**Total**	**2007-2008** **2008-2009** **2009-2010**	**29 586,0** **29 510,0** **29 514,0**	**383 193,0** **371 954,0** **382 129,0**

B. Date de la dernière modification : Les modifications ultérieures apportées aux règlements étaient sans rapport avec les frais et n'ont donc pas déclenché la *Loi sur les frais d'utiiisation.*

C. Autres renseignements[10] :

Outre l'instrument de traitement des plaintes prévu par divers lois et règlements (p. ex. des demandes d'Accès à l'information et protection des renseignements personnels - http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/A-1/bo-ga:s_30//fr#anchorbo-ga:s_30), plusieurs instruments de traitement des plaintes ont été conçus et mis en œuvre pour les normes de service se rapportant aux frais d'utilisation dans les ports publics http://www.tc.gc.ca/Programmes/Ports/normes.htm et dans les aéroports exploités par Transports Canada http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm, pour le Règlement de l'aviation canadien (Système de signalement des questions de l'Aviation civile [SSQAC]) http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/ServicesdeGestion/AQ/ssqac.htm. Une politique intitulée « Traitement des plaintes relatives aux questions concernant les frais d'utilisation et les normes de service connexes de sécurité maritime est désormais disponible sur Internet à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/traitement-plaintes.htm.

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.
Les liens hypertextes peuvent changer après la publication du présent rapport en raison d'une mise à jour régulière des divers sites Web.

Notes :

1. Le Ministère perçoit deux catégories de frais : les frais liés aux Services réglementaires (R) et les frais liés aux autres biens et services (A).

2. Les coûts totaux (réels et estimés) sont déclarés selon la comptabilité d'exercice. Ils représentent le coût total de la fourniture d'un service, d'une installation ou d'un privilège. Le coût total n'est pas forcément le coût imputé aux clients qui paient des frais et un taux inférieur de recouvrement des coûts peut être nécessaire en fonction de la capacité des intervenants à payer, etc.

   Conformément aux directives relatives au RMR, les coûts complets sont calculés selon les principes d'établissement des coûts qui figurent dans le Guide pour l'établissement des coûts des extrants du Secrétariat du Conseil du Trésor. Coût total se définit ainsi (source : Guide d'établissement des coûts des extrants au sein du gouvernement du Canada publié par le Secrétariat du Conseil du Trésor - 1994) :

   « Le total de tous les coûts, directs et indirects, engagés par le gouvernement pour la fourniture d'un bien, d'un service, d'une propriété, d'un droit ou d'un privilège, y compris : les services offerts sans frais par d'autres ministères (p. ex. le logement des services, les contributions de l'employeur aux régimes d'assurance); les coûts financés par des entités distinctes (p. ex. certains avantages sociaux); les coûts de financement des stocks; et les coûts en capital annualisés, dont le financement. Nota : Comme le présent guide porte principalement sur la détermination du coût total aux fins du recouvrement des coûts, il n'a pas été tenu compte des paiements de transfert. »

3. Les recettes prévues indiquées pour les exercices 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010 sont celles qui figurent dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2007-2008 et sont déclarées selon la méthode de comptabilité de caisse comme pour les recettes réelles.

4. Selon un avis juridique couramment admis, si l'imposition des frais correspondants ou la modification la plus récente a eu lieu avant le 31 mars 2004 :

   - la norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;
   - la norme de rendement, si elle est fournie, peut ne pas respecter toutes les exigences d'établissement en vertu de la *Loi sur les frais d'utilisation* (LFU) (p. ex,. comparaison internationale, traitement indépendant des plaintes);
   - les résultats liés au rendement, s'ils sont fournis, ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la LFU portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.

5. Sécurité aérienne - Droits réglementaires : la révision des normes est un processus permanent dont est responsable le groupe de travail sur les normes de service. Un projet pilote est actuellement réalisé dans la région de l'Ontario afin d'adopter ccmMercury comme instrument possible de gestion, de suivi et d'amélioration électronique des méthodes de travail relatives aux frais administratifs et aux frais de programme de l'Aviation civile. Ce projet prévoit la conception de méthodes et d'instruments permettant de mesurer et de rendre compte des niveaux de service, notamment dans les domaines où des droits réglementaires sont perçus. L'essai du prototype a débuté en avril 2007 et se terminera à l'automne 2007. Des recommandations seront formulées à l'intention de Transports Canada - Aviation civile (TCAC) en vue d'un déploiement à l'échelle régionale et nationale.

6. Sécurité maritime - Droits d'inspection des installations radio de navire : cela représente le coût total de la prestation des services d'inspection. Toutefois, les droits d'utilisation ont pour but de recouvrer uniquement les coûts des heures supplémentaires et de déplacement. Recouvrement intégral des coûts.

7. Redevances d'utilisation aux aéroports : cela exclut les recettes et les coûts des aéroports cédés en 2006-2007 ou avant cette date.

8. Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs : Ressources naturelles Canada a conclu une entente avec Transports Canada au sujet de la délivrance de ces permis. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est en cours de modification. Ces modifications, qui aboliront le programme de permis, devraient entrer en vigueur au début de 2008.

9. **Demandes d'accès à l'information - Redevances : la *Loi sur l'accès à l'information* contient des dispositions sur l'exonération de ces redevances.**

10. **Principale réalisation dans l'amélioration des services - En 2006 et en 2007, Transports Canada, en vertu de son engagement à offrir des services de qualité et à assurer la satisfaction des clients, a également adopté des instruments de règlement des différends qui s'appliquent aux services, à l'utilisation des installations et à la fourniture de biens pour lesquels le Ministère perçoit des redevances d'utilisation. Grâce à cette initiative, les préoccupations et les plaintes des intervenants sont traitées immédiatement et les recours nécessaires sont engagés. Des hyperliens avec des sites Internet traitant des divers instruments de règlement des différends figurent à la rubrique « Autres renseignements » dans les deux tableaux sur les redevances d'utilisation (tableau 7-A) et le rapport de déclaration des frais d'utilisation (tableau 7-B).**

Tableau 7-B : Rapport de déclaration des frais d'utilisation de 2006-2007 : Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation extérieurs

A. Frais d'utilisation	Norme de service[1]	Résultats liés au rendement[1]	Consultations des intervenants
Sécurité aérienne - Droits réglementaires[2]	http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/normesdeservice.htm	L'aviation générale a récemment modernisé son site Web pour consigner et présenter les niveaux de service des activités relatives à l'immatriculation des aéronefs (immatriculation, location et suppression des aéronefs). Cette amélioration permet aux clients de surveiller l'accomplissement de cette activité sur Internet et elle montre si le service a été fourni dans les délais. Ce projet pilote sera utilisé pour d'autres activités. Le lien avec le site Web de l'AG sur les niveaux de service pour l'immatriculation et la location des aéronefs est fourni à titre de référence http://www.tc.gc.ca/aviation/activepages/ccarcs/aspscripts/fr/rechercheniveauservice.asp	Des consultations ont été organisées avec les intervenants pour la dernière fois en 1997 au sujet de tous les droits et en 2000 et en 2004 au sujet de certains droits. Les droits ont été publiés dans la *Gazette du Canada* respectivement en décembre 1997, en juin 2000 et en septembre 2004. Les modifications apportées en juin 2000 et en septembre 2004 n'ont pas déclenché la *Loi sur les frais d'utilisation*. Le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a été consulté en décembre 2006 pour obtenir son accord sur la méthode de consultation à l'avenir, laquelle a été approuvée. La rétroaction des intervenants est désormais sollicitée par le biais du Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC).
Sécurité maritime - Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Sécurité maritime - Bureau de la sécurité nautique - Normes de construction - Étiquettes de conformité	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/droits.htm#Étiquettes_conformité_BSN	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Sécurité maritime - Droits d'inspection des installations radio de navire	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/menu.htm	Des progrès sont enregistrés et certains résultats sur le rendement fondés sur le repérage manuel temporaire seront vraisemblablement disponibles pour le RMR 2007-2008.	Les consultations ont pris fin en mai 2006; les observations préliminaires étaient favorables; aucun commentaire par écrit n'a été reçu.
Aéroports - Frais au titre du Règlement sur les redevances des services aéronautiques :	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les

A. Frais d'utilisation	Norme de service[1]	Résultats liés au rendement[1]	Consultations des intervenants
redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement d'aéronefs, redevances des services d'intervention d'urgence			intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de Transports Canada. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Aéroports - Immatriculation annuelle des équipements mobiles utilisés aux aéroports	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de Transports Canada. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Aéroports - Redevances de stationnement des véhicules	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm	La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes aux divers aéroports en janvier et en février 2006. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Les intervenants ont également été consultés sur le site Web de Transports Canada. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Ports - Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quayage et de port, droits exigés aux ports publics	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/normes.htm	Des lettres ont été envoyées aux représentants de l'industrie le 27 janvier 2006 avec un délai de 30 jours pour formuler des commentaires, soit avant le 28 février 2006. La réaction des intervenants a été gérée par les voies existantes. Les rapports avec les intervenants sont importants et valorisés. Il n'y a aucun problème en suspens pour les intervenants.
Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs[3]	Dans 95 % des cas, on prend : a) une décision acceptant ou rejetant une nouvelle demande dûment remplie par une fabrique dans les 60 jours suivant sa réception; b) une décision acceptant ou rejetant tout autre type de demande dûment remplie dans les 30 jours suivant sa réception.	Norme de service respectée la totalité du temps Norme de service respectée la totalité du temps	Les consultations avec les intervenants ont été réalisées avec succès par Ressources naturelles Canada (RNCan) en 1993.
Demandes d'accès à l'information - Redevances de traitement[4]	Les normes de service sont incluses dans l'article 7 de la *Loi sur l'accès à l'information* (http://lois.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/A-1/bo-	Les échéances prévues par la loi ont été respectées pour 82 % des demandes. Tous les avis de prorogation de délai ont	La norme de service est établie par la *Loi sur l'accès à l'information* et le Règlement sur l'accès à l'information. Des consultations avec

A. Frais d'utilisation	Norme de service[1]	Résultats liés au rendement[1]	Consultations des intervenants
	ga:s_4-gb:s_6//fr#anchorbo-ga:s_4-gb:s_6).	été expédiés dans les 30 jours suivant la réception de la demande. Tous les avis de transmission ont été envoyés dans les 15 jours.	les intervenants ont été entreprises au sujet des modifications apportées en 1986 et 1992.

B. Autres renseignementes[5] :

Outre l'instrument de traitement des plaintes prévu par divers lois et règlements (p. ex. des demandes d'Accès à l'information et protection des renseignements personnels - http://laws.justice.gc.ca/fr/showdoc/cs/A-1/bo-ga:s_30//fr#anchorbo-ga:s_30), plusieurs instruments de traitement des plaintes ont été conçus et mis en œuvre pour les normes de service se rapportant aux frais d'utilisation dans les ports publics http://www.tc.gc.ca/Programmes/Ports/normes.htm et dans les aéroports exploités par Transports Canada http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/normes.htm, pour le Règlement de l'aviation canadien (Système de signalement des questions de l'Aviation civile [SSQAC]) http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/ServicesdeGestion/AQ/ssqac.htm. Une politique intitulée « Traitement des plaintes relatives aux questions concernant les frais d'utilisation et les normes de service connexes de sécurité maritime est désormais disponible sur Internet à l'adresse http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/normes-de-service/traitement-plaintes.htm.

Les liens hypertextes peuvent changer après la publication du présent rapport en raison d'une mise à jour régulière des divers sites Web.

Notes :

1. Comme cela a été établi en vertu de la Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation :
   - les normes de service peuvent ne pas avoir fait l'objet d'un examen parlementaire;
   - les normes de service peuvent ne pas respecter toutes les exigences relatives à l'établissement d'une norme de rendement en vertu de la LFU (p. ex. comparaison internationale, traitement indépendant des plaintes);
   - les résultats liés au rendement ne sont pas assujettis à l'article 5.1 de la LFU portant sur la réduction des frais d'utilisation pour insuffisance du rendement.

2. Sécurité aérienne - Droits réglementaires : la révision des normes est un processus permanent dont est responsable le groupe de travail sur les normes de service.

   Un projet pilote est actuellement réalisé dans la région de l'Ontario afin d'adopter ccmMercury comme instrument possible de gestion, de suivi et d'amélioration électronique des méthodes de travail relatives aux frais administratifs et aux frais de programme de l'Aviation civile. Ce projet prévoit la conception de méthodes et d'instruments permettant de mesurer et de rendre compte des niveaux de service, notamment dans les domaines où des droits réglementaires sont perçus. L'essai du prototype a débuté en avril 2007 et se terminera à l'automne 2007. Des recommandations seront formulées à l'intention de TCAC en vue d'un déploiement à l'échelle régionale et nationale.

3. Permis des véhicules utilisés pour le transport d'explosifs : Ressources naturelles Canada a conclu une entente avec Transports Canada au sujet de la délivrance de ces permis. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est en cours de modification. Ces modifications, qui aboliront le programme de permis, devraient entrer en vigueur au début de 2008.

4. Demandes d'accès à l'information - Redevances : la *Loi sur l'accès à l'information* contient des dispositions sur l'exonération de ces redevances.

5. Principale réalisation dans l'amélioration des services - En 2006 et en 2007, Transports Canada, en vertu de son engagement à offrir des services de qualité et à assurer la satisfaction des clients, a également adopté des instruments de règlement des différends qui s'appliquent aux services, à l'utilisation des installations et à la fourniture de biens pour lesquels le Ministère perçoit des redevances d'utilisation. Grâce à cette initiative, les préoccupations et les plaintes des intervenants sont traitées immédiatement et les recours nécessaires sont engagés. Des hyperliens avec des sites Internet traitant des divers instruments de règlement des différends figurent à la rubrique « Autres renseignements » dans les deux tableaux sur les redevances d'utilisation (tableau 7-A) et le rapport de déclaration des frais d'utilisation (tableau 7-B).

Tableau 8 : Progrès accomplis au regard du plan de réglementation du ministère

Des renseignements supplémentaires sur le progrès accomplis au regard du plan de réglementation du ministère se trouvent à http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_f.asp.

Tableau 9 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)

En 2006-2007, Transports Canada a administré les programmes de paiements de transfert (PPT) suivants dont la valeur est supérieure à 5 millions $:

1. Subvention versée à la province de Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers

2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*

3. Programme de contributions pour la sûreté maritime

4. Contribution aux services de traversier, de cabotage et de transport de passagers

5. Programme stratégique d'infrastructures routières :

    - Volet construction routière
    - Initiatives de transport aux postes-frontière
    - Initiative de planification des transports et d'intégration modale
    - Volet systèmes de transport intelligents

6. Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais

7. Contribution à l'appui de la cession des aéroports qui ne font pas partie du Réseau national d'aéroports

8. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

9. Programme de contributions au titre de l'exploitation, des investissements et du financement de démarrage des services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée

10. Paiement de subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur le franchissement du détroit de Northumberland* (législatif)

11. Plan d'action 2000 sur le changement climatique - Programme de démonstration en transport urbain

12. Changements climatiques - Ensemble de réduction des émissions - Initiatives de transport des marchandises par d'autres moyens que le transport routier

13. Paiement versé à la Commission canadienne du blé au titre de l'achat et de la location des wagons-trémies affectés au transport du grain dans l'Ouest du Canada

14. Fonds de cession des ports

On trouvera des renseignements complémentaires sur les programmes de paiements de transfert à l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Tableau 10 : Initiatives horizontales

En 2006-2007, Transports Canada a pris part aux initiatives horizontales suivantes soit comme ministère responsable, soit comme partenaire :

1. Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (responsable)
2. Sûreté maritime (responsable)
3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
4. Fonds sur l'infrastructure frontalière (partenaire)
5. Projet gazier du Mackenzie et activités d'exploration pétrolière et gazière dans les Territoires du Nord-Ouest (partenaire)

Note :

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique ne figurait pas dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007 comme initiative horizontale. Compte tenu des critères figurant dans le Guide de préparation de la partie III du Budget principal des dépenses 2006-2007 du Secrétariat du Conseil du Trésor, on a déterminé qu'il fallait l'incorporer dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2006-2007.

On trouvera des renseignements complémentaires sur les initiatives horizontales à l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp.

Tableau 11 : États financiers de Transports Canada (non vérifiés)

États financiers de

TRANSPORTS CANADA

(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars 2007

TRANSPORTS CANADA

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 et toute l'information figurant dans ces états incombe à la direction du ministère. Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du ministère. L'information financière soumise pour la préparation des Comptes publics du Canada et incluse dans le Rapport ministériel sur le rendement du ministère concorde avec les états financiers ci-joints.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds du gouvernement. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le ministère.

Les états financiers du ministère n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

Louis Ranger,
Sous-ministre
Ottawa (Canada)

le 10 août 2007

André Morency,
Agent financier supérieur
Ottawa (Canada)

le 10 août 2007

TRANSPORTS CANADA

État de l'avoir du Canada
(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

	2007	2006 *(redressé)*
	(en milliers de dollars)	
Charges (Note 6)		
Infrastructure	649 489 $	867 872 $
Réseau de transport sûr et sécuritaire	621 649	575 412
Développement durable	99 983	41 808
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres programmes (Note 17)	1 152	638
Total des charges	1 372 273	1 485 730
Revenus (Note 7)		
Infrastructure	352 726	368 956
Réseau de transport sûr et sécuritaire	66 327	55 144
Développement durable	744	68
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres programmes (Note 17)	14 108	12 360
Total des revenus	433 905	436 528
Coût de fonctionnement net	938 368 $	1 049 202 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de la situation financière
(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

	2007	2006 *(redressé)*
	(en milliers de dollars)	
Actifs		
Actifs financiers		
Débiteurs et avances (Note 8)	33 683 $	34 196 $
Prêts (Note 9)	11 316	10 771
Loyers (Note 10)	64 073	70 928
Placements (Note 11)	52 792	10 300
Total des actifs financiers	161 864	126 195
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	1 419	1 684
Stocks	53 854	56 945
Immobilisations corporelles (Note 12)	3 063 410	3 234 944
Total des actifs non financiers	3 118 683	3 293 573
Total	**3 280 547 $**	**3 419 768 $**
Passifs et avoir du Canada		
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (Note 13)	691 222 $	689 805 $
Indemnités de vacances et congés compensatoires	29 372	27 596
Indemnités de départ (Note 14)	79 432	73 716
Revenus reportés	3 664	3 449
Obligations au titre d'immobilisations corporelles louées(Note 15)	668 565	682 660
Passifs environnementaux (Note 16)	186 815	149 670
Total des passifs	1 659 070	1 626 896
Avoir du Canada (Note 17)	1 621 477	1 792 872
Total	**3 280 547 $**	**3 419 768 $**

Passif éventuel (Note 16)
Obligations contractuelles (Note 18)
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État de l'avoir du Canada
(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

	2007	2006 *(redressé)*
	(en milliers de dollars)	
Avoir du Canada, début de l'exercice	1 792 872 $	2 245 638 $
Coût de fonctionnement net	(938 368)	(1 049 202)
Crédits de l'exercice utilisés(Note 5a)	701 655	874 877
Revenus non disponibles pour dépenser	(66 369)	(58 007)
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	(425)	(8 766)
Variation de la situation nette du Trésor (Note 5c)	63 581	(271 386)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (Note 19)	68 531	59 718
Avoir du Canada à la fin de l'exercice	**1 621 477 $**	**1 792 872 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

État des flux de trésorerie
(non vérifiés)

Exercice terminé le 31 mars

	2007	2006 *(redressé)*
	(en milliers de dollars)	
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	938 368 $	1 049 202 $
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Éléments n'affectant pas l'encaisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles	(182 113)	(180 644)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (Note 19)	(68 531)	(59 718)
Perte sur l'aliénation et dépréciation des immobilisations corporelles	(72 023)	(53 072)
Allocations pour passif environnemental et passif éventuel	49 326	20 326
Provision pour évaluation des prêts et des investissements	-	(20 603)
Travaux en cours des années antérieures imputés aux charges	(3 630)	(9 045)
Indemnités de départ	(5 717)	(9 011)
Autres	12 377	(1 396)
Variation de l'état de la situation financière :		
Diminution (augmentation) du passif	(89 878)	(272 646)
Augmentation (diminution) des actifs financiers	35 669	6 479
Augmentation (diminution) des stocks et des charges payées d'avance	(3 356)	(7 050)
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	**610 492**	**462 822**
Activités d'investissement en immobilisations		
Remboursement du capital sur les immobilisations corporelles louées	14 095	13 481
Acquisition d'immobilisations corporelles	89 804	66 437
Transfert d'immobilisations corporelles sans impact monétaire	(8 747)	-
Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	(7 202)	(6 022)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	**87 950**	**73 896**
Activités de financement		
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**(698 442) $**	**(536 718) $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (non vérifiés)

1. Autorisations et objectifs :

Transports Canada, un ministère fédéral nommé dans l'Annexe 1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Transports Canada est responsable des politiques, des programmes et des objectifs en matière de transport établis par le gouvernement du Canada, qui sont appuyés par les programmes ministériels suivants :

- Infrastructure : Contribue à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales et éloignées grâce à des investissements stratégiques dans des domaines qui appuient directement les priorités fédérales, l'amélioration de la gouvernance des fournisseurs d'infrastructure de transport, la cession d'éléments d'actifs fédéraux à des parties mieux placées pour les gérer, le soutien continu aux installations qui dépendent du gouvernement fédéral et le rôle de propriétaire importants de terrains.
- Transport sûr et sécuritaire: Favorise la sûreté du réseau de transport canadien, constitué des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et terrestre, grâce à l'élaboration de politiques, à l'établissement de règles et à l'exercice d'activités de contrôle, d'application et de diffusion pour assurer la protection des gens contre les accidents et l'exposition aux matières dangereuses, de permettre le mouvement efficace des gens et des marchandises, et de protéger l'environnement contre la pollution.
- Développement durable : Conçoit et institue des programmes et des politiques à l'appui du développement durable pour protéger le milieu naturel et voir à l'avènement d'un réseau de transport plus durable au Canada.

Transports Canada livre ses programmes et ses services en vertu de nombreuses autorisations législatives et autorités constitutionnelles, notamment la *Loi sur le ministère des Transports*, la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* et la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Crédits parlementaires – Transports Canada est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au ministère ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 5 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de rapports financiers.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement – Transports Canada fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le Receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le ministère est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le ministère sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) La variation de la situation nette du Trésor correspond à la différence entre l'encaisse nette fournie par le gouvernement et les crédits utilisés au cours d'un exercice, à l'exclusion du montant des revenus non disponibles comptabilisés par le ministère. Il découle d'écarts temporaires entre le moment où une opération touche un crédit et le moment où elle est traitée par le Trésor.

(d) Revenus :

- Les revenus provenant de droits réglementaires sont constatés dans les comptes en fonction des services fournis au cours de l'exercice.
- Les autres revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.
- Les revenus déjà encaissés mais non gagnés sont présentés à titre de revenus reportés.

(e) Charges – Elles sont comptabilisées au moment où a eu lieu la transaction ou la dépense sous-jacente, sous réserve des dispositions suivantes :

- Les subventions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les critères de paiement sont satisfaits. En ce qui concerne les subventions ne faisant pas partie d'un programme existant, la charge est constatée lorsque le gouvernement annonce la décision de verser un transfert ponctuel, dans la mesure où le Parlement a approuvé la loi habilitante ou l'autorisation des paiements avant que les états financiers ne soient achevés.
- Les contributions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité ou a rempli les conditions de l'accord de transfert.
- Les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.
- Les services fournis gratuitement par d'autres ministères pour les locaux, les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et les services juridiques sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

(f) Avantages sociaux futurs

- Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du ministère au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du ministère découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le ministère n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de l'insuffisance actuarielle du régime.
- Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Les débiteurs de l'extérieur sont comptabilisés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour les débiteurs de l'extérieur dont le recouvrement est incertain.

(h) Les prêts en cours sont comptabilisés au coût. Ils sont réduits à leur valeur nette actuelle pour refléter les conditions privilégiées en utilisant les taux du marché à la date d'émission. Les escomptes sur les prêts sont amortis pendant la durée des prêts. Des provisions sont prévues pour les prêts dont le remboursement est incertain

(i) Les placements dans des sociétés d'État sont comptabilisés au coût. S'il se produit une perte de valeur permanente, une provision est enregistrée pour réduire la valeur comptable de l'investissement à sa valeur nominale.

(j) Passif éventuel — Le passif éventuel représente des obligations possibles qui peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

(k) Passifs environnementaux — Les passifs environnementaux reflètent les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés. À partir des meilleures estimations de la direction, on comptabilise un passif et une charge lorsque la contamination se produit ou lorsque le ministère est mis au courant de la contamination et est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. S'il n'est pas possible de déterminer la probabilité de l'obligation du ministère d'assumer ces coûts ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, les coûts sont présentés à titre de passif éventuel dans les notes complémentaires aux états financiers.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

(l) Stocks — Les stocks sont composés des pièces de rechange, du matériel, des fournitures et des publications détenus par le ministère. Les pièces consommables gardées en inventaire, autres que les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables sont évaluées au coût moyen. Les articles en inventaire numérotés consécutivement et les pièces durables sont évaluées sur une base de coût spécifique. Un *article en inventaire numéroté* est un stock de matière consommable ou chaque item possède un numéro de série pour fins traçabilité dans le cadre de la certification de navigabilité des aéronefs. Une *pièce durable* est une pièce qui n'est pas entièrement consommée lors de son utilisation et dont la valeur économique est rétablie en partie ou en totalité à la suite d'une remise en état après utilisation. Après remise en état, les pièces durables sont remises dans le stock pour utilisation ultérieure. Les stocks qui n'ont plus de potentiel de service sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

(m) Opérations en devises étrangères — Les opérations en devises étrangères sont converties en dollars canadiens en s'appuyant sur le taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens en utilisant le taux de change en vigueur le 31 mars 2007. Les pertes résultant de la conversion de devises étrangères sont présentées à l'État des résultats sous la rubrique divers des charges.

(n) Immobilisations corporelles — Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 10 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Période d'amortissement
Pont de la Confédération	100 ans
Bâtiments et travaux :	
Bâtiments	20 à 40 ans
Travaux et infrastructures	10 à 40 ans
Machines et matériel :	
Machines et matériel	5 à 20 ans
Matériel informatique	3 à 5 ans
Logiciels informatiques	3 ans
Véhicules :	
Navires et bateaux	10 à 20 ans
Aéronefs	6 à 20 ans
Véhicules automobiles	6 à 35 ans
Améliorations locatives	Selon les modalités du bail
Immobilisations corporelles louées :	
Matériel et équipement loués	Selon la vie utile de l'immobilisation si une option d'achat à prix de faveur existe ou selon la durée du bail

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite) :

(o) Incertitude relative à la mesure — La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor du Canada, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont le passif éventuel, les passifs environnementaux, le passif pour Ies indemnités de départ et la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Changement dans les conventions comptables

Durant l'exercice, Transports Canada a adopté un changement de conventions comptables relativement à ses immobilisations corporelles dans le but de mieux refléter la valeur économique de ces actifs dans les comptes financiers du ministère. Ces changements ont été appliqués rétroactivement avec redressement des périodes précédentes.

Les pièces durables d'aéronefs avec un coût historique de plus de $10 000 et une vie utile de plus d'une année ont été re-classifiées de l'inventaire aux immobilisations corporelles. Toute améliorations sur les pièces durables qui auraient auparavant été classées comme une charge de réparation et d'entretien de l'équipement, est maintenant classées comme une immobilisation corporelle.

L'impact de ces changements sur les soldes de fermeture publié en 2005-06 est présenté ci-dessous en milliers de dollars :

(en milliers de dollars)	Montant publié	Effet du redressement	Montant redressé
État des résultats			
Réseau de transport sûr et sécuritaire	574 181	1 231	575 412
Total charges	1 484 499	1 231	1 485 730
Coût de fonctionnement net	1 047 971	1 231	1 049 202
État de la situation financière			
Immobilisations corporelles	3 197 905	37 039	3 234 944
Stocks	97 830	(40 885)	56 945
Total des actifs financiers	3 297 419	(3 846)	3 293 573
Total des actifs	3 423 614	(3 846)	3 419 768
Avoir du Canada	1 796 718	(3 846)	1 792 872
État de l'avoir du Canada			
Avoir du Canada, début de l'exercice	2 248 253	(2 615)	2 245 638
Coût de fonctionnement net	(1 047 971)	(1 231)	(1 049 202)
Avoir du Canada, fin de l'exercice	1 796 718	(3 846)	1 792 872

4. Changement d'estimations comptables

À partir de février 2007, Transports Canada a réévalué la durée de vie utile de ses aéronefs et ses moteurs d'aéronefs. La durée de vie utile des aéronefs et des moteurs d'aéronefs se situe maintenant entre 6 et 20 ans, (15 ans précédemment) basée sur notre expérience et les changements dans la technologie. L'impact du changement de l'estimé de la durée de vie utile est une augmentation des dépenses d'amortissement de 824 306$ inclus dans l'état des résultats.

5. Crédits parlementaires

Transports Canada reçoit la plus grande partie de son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du ministère diffèrent selon qu'ils sont présentés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (non vérifiés)

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires de l'exercice en cours

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	**938 368 $**	**1 049 202 $**
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Revenus non disponibles pour dépenser	66 369	58 007
Remboursement de charges des exercices précédents	425	8 766
Amortissement des immobilisations corporelles	(182 113)	(180 644)
Variation des Indemnités de vacances et congés compensatoires	(1 776)	(3 037)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(72 023)	(53 072)
Autre	12 377	(1 396)
Provision pour l'évaluation des prêts et des investissements	-	(20 603)
Allocation pour passif environnemental et passif éventuel	49 326	20 326
Travaux en cours des années antérieures imputés aux charges	(3 630)	(9 045)
Indemnités de départ	(5 717)	(9 011)
Frais juridiques de Justice Canada	(6 455)	(5 167)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(68 531)	(59 718)
	(211 748) $	(254 594) $
Rajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Variation des charges payées d'avance	(265)	(821)
Acquisition d'immobilisations corporelles	89 804	66 437
Transfert d'immobilisations corporelles sans impact monétaire	(8 747)	-
Diminution des stocks	(3 091)	(6 229)
Paiements des contrats de location-acquisition	14 095	13 481
Autres	(116 761)	7 401
	24 965 $	80 269 $
Crédits de l'exercice en cours utilisés	**701 655 $**	**874 877 $**

5. Crédits parlementaires (suite)

(b) Crédits fournis et utilisés

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Crédits fournis		
Crédit 01 - Charges de fonctionnement	301 080 $	291 871 $
Crédit 05 - Charges en capital	79 124	74 790
Crédit 10 - Paiements de transfert	297 173	429 626
Montants législatifs	146 853	152 651
Moins :		
Crédits disponibles pour emploi dans les exercices ultérieurs	(1 369)	(963)
Crédits annulés : Fonctionnement	(121 206)	(73 098)
Crédits de l'exercice en cours utilisés	**701 655 $**	**874 877 $**

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement et des crédits de l'exercice en cours utilisés

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Encaisse nette fourni par le gouvernement	**698 442 $**	**536 718 $**
Revenu non disponible pour dépenser	**66 369**	**58 007**
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	**425**	**8 766**
Variation de la situation nette du Trésor :		
- Frais juridiques de Justice Canada	(6 455)	(5 167)
- Variation dans les actifs financiers	(35 669)	(6 479)
- Variation dans le passif	88 102	269 609
- Produit de l'aliénation d'immobilisations corporelles	7 202	6 022
- Autres ajustements	(116 761)	7 401
	(63 581) $	**271 386 $**
Crédits de l'exercice en cours utilisés	**701 655 $**	**874 877 $**

6. Charges

Le tableau suivant donne le détail des charges par catégorie :

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Autres niveaux de gouvernements au sein du Canada	165 452 $	231 550 $
Organismes sans but lucratif	38 183	136 678
Industrie	46 282	66 215
Individus	741	798
Autres pays et organisations internationales	130	-
Total des paiements de transfert	250 788 $	435 241 $
Salaires et avantages sociaux	486 951 $	471 038 $
Amortissement des immobilisations corporelles	182 113	180 644
Services professionnels et spéciaux	192 938	107 577
Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles	60 315	52 549
Intérêts sur les contrats de location-acquisition	40 161	40 170
Déplacements et déménagements	35 932	33 895
Réparation et entretien de l'équipement	36 362	46 509
Installations (Note 19)	25 560	23 693
Services publics, fournitures et approvisionnements	19 808	26 605
Télécommunications	7 470	7 373
Paiements tenant lieu d'impôts fonciers	6 958	6 833
Services d'information - communications	9 244	5 698
Locations	5 227	4 528
Dommage et autres réclamations contre la couronne	1 427	38 394
Frais d'affranchissement	3 584	3 498
Divers	6 283	847
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 17)	1 152	638
Total des charges de fonctionnement	1 121 485	1 050 489
Total des charges	1 372 273 $	1 485 730 $

7. Revenus

Le tableau suivant donne le détail des revenus par catégorie :

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Vente de biens et services :		
Loyer provenant des aéroports	295 181 $	295 941 $
Revenus de surveillance et d'application de la loi	36 010	39 934
Locations et concessions	26 788	35 415
Maintenance d'aéronefs et services de vol	34 369	29 722
Droits chargés aux utilisateurs des installations de transport	14 155	16 031
Divers	11 155	4 570
Recherche et développement	1 497	1 757
Intérêts	642	798
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et autres (Note 17)	14 108	12 360
Total des revenus	433 905 $	436 528 $

8. Débiteurs et avances

Le tableau suivant donne le détail des débiteurs et des avances :

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Comptes débiteurs des autres ministères et organismes fédéraux	17 602 $	13 709 $
Comptes débiteurs de l'extérieur	25 440	28 982
Avances aux employés	335	399
Moins : Provision pour créances douteuses sur les débiteurs de l'extérieur	(9 694)	(8 894)
Total des comptes débiteurs et avances	33 683 $	34 196 $

9. Prêts

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Administration du pont du port de St -John	22 647 $	22 647 $
Administrations aéroportuaires canadiennes	24 330	24 330
Port de Victoria	2 451	2 536
Corporation de gestion de la voie maritime du Saint Laurent	168	179
Moins :		
Provisions pour prêts	(20 604)	(20 604)
Escomptes sur prêts	(17 676)	(18 317)
Total des prêts	11 316 $	10 771 $

(i) Administration du pont du port de St. John :

Le prêt à l'Administration du pont du port de St. John consiste en une avance consolidée sans intérêt faite relativement au financement, à la construction et à l'exploitation d'un pont à péage traversant le port de St. John (Nouveau-Brunswick). D'autres avances sans intérêts pourront être faites au cours des années où les coûts de fonctionnement et de financement du pont à péage dépasseront ses revenus. Lorsque le revenu de l'exercice dépassera les coûts de fonctionnement et de financement, l'Administration du pont du port de St. John remettra annuellement le surplus à Transports Canada pour rembourser la dette. Transports Canada a inscrit une réduction de valeur de 13 478 000 $ pour refléter la nature du prêt à conditions privilégiées.

(ii) Administrations aéroportuaires canadiennes :

Les prêts au montant total de 24 330 000 $ aux administrations aéroportuaires canadiennes sont associés au transfert de biens meubles et de biens consommables à chacune des autorités au moment du transfert des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien à l'administration aéroportuaire, aux termes de la Politique nationale des aéroports. Le portefeuille de prêts en cours est composé de treize (13) prêts sans intérêts consentis aux autorités aéroportuaires canadiennes entre les années 1997 et 2003, accompagnés de modalités de remboursement annuel prescrit. Les prêts sont enregistrés à leur valeur actualisée nette tenant compte du taux d'intérêt du marché au moment de l'octroi du prêt. Le 9 mai 2005, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il adopterait une nouvelle politique d'allégement du loyer pour les aéroports détenus par le gouvernement fédéral et, en plus des diminutions de loyer, le gouvernement a annoncé qu'il annulerait les paiements en souffrance au titre des biens meubles. Par conséquent, une réduction de valeur totale des prêts associés aux biens meubles a été enregistrée.

iii) Port de Victoria :

Le prêt à long terme du port de Victoria se rapporte à la vente d'une parcelle de terrain du port au montant de 2 578 469 $. Le prêt est assorti des modalités de remboursement annuel et est comptabilisé à sa valeur nette, après escompte, de 1 423 000 $ avec le taux d'intérêt du marché à la date de la vente. Un versement de 85 440 $ a été reçu au cours de l'exercice de 2006-07 (42 720 $ en 2005-06).

(iv) Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent :

Le compte de portefeuille de prêts de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent a été établi en vertu de paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*. La Corporation gère le portefeuille de prêts aux termes d'un contrat conclu avec Transports Canada. Le prêt est assorti des modalités de remboursements mensuels avec un taux d'intérêt annuel de 7 %. Le prêt est assorti d'une garantie sur le titre de propriété et une libération partielle sur les lots individuels pourrait être accordée au montant de 6 000 $. À ce jour, trois des quatre prêts ont été libérés. Le débiteur hypothécaire est en négociations avec Transports Canada et Justice Canada en ce qui concerne le prêt restant, lequel était payable en mars 2004.

10. Loyers

Le Réseau national des aéroports (RNA) comprend les vingt-cinq (25) aéroports canadiens jugés essentiels pour le transport aérien au Canada, dont trois (3) aéroports détenus par les gouvernements territoriaux. Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (21) et un gouvernement municipal (1).

Au cours de l'exercice financier 2003-04, le ministère a négocié des modifications locatives avec neuf autorités aéroportuaires prévoyant le report d'une partie du loyer payable au ministère par les autorités aéroportuaires pour les années 2003 à 2005 du bail. Le total de loyers reportés pour la période de 2003 à 2005 est payable au ministère sur 10 ans, à partir de l'année 2006 du bail. Des paiements reportés de 6 855 098 $ ont été perçus au cours de l'exercice financier 2006-07 (1 832 000 $ en 2005-06). Les créances à long terme au 31 mars 2007 étaient de 64 072 699 $ (70 927 797 $ au 31 mars 2006).

11. Investissements

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Monnaie Royale du Canada	40 000 $	- $
Vial Rail Canada Inc.	9 300	9 300
Parc Downsview	2 492	-
Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000
Moins : Réduction de valeur pour ajustement d'évaluation	(89 000)	(89 000)
Total des investissements	52 792 $	10 300 $

11. Investissements (suite)

(i) Monnaie Royale du Canada :

Suite à une restructuration du Gouvernement fédéral, la Monnaie Royale du Canada a été transférée de l'Agence du Revenu du Canada à Transports Canada. L'investissement de 40 000 000 $ est divisé par quatre mille actions de dix mille chacune.

(ii) Via Rail Canada Inc. :

Au cours de l'exercice financier 1979-80, une autorisation non budgétaire d'acquérir des actions ordinaires de Via Rail Canada Inc. a été octroyée, pour une évaluation de 100 $ par action et une valeur totale de 9 300 000 $.

(iii) Parc Downsview :

L'investissement dans le Parc Downsview Inc. a pour but de permettre la conclusion du transfert des terres de la Défense Nationale au Parc Downsview.

(iv) Ridley Terminals Inc. :

Le 1er novembre 2000, les actions de Ridley Terminals Inc. détenues par la Société canadienne des ports ont été transférées à la couronne sous l'administration de Transports Canada. En raison des inquiétudes des années précédentes concernant la viabilité de Ridley Terminals Inc., l'investissement dans Ridley Terminals a été dévalué à sa valeur nominale dans les états financiers du ministère.

TRANSPORTS CANADA

Notes complémentaires aux états financiers (non vérifiés)

12. Immobilisations corporelles:

(en milliers de dollars)	Coût				Amortissement cumulé				2007 Valeur comptable nette	2006 Valeur comptable nette
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Cessions et radiations	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Amortisse-ment	Cessions et radiations	Solde de clôture		
Terrain [1]	198 586$	8 747$	9 333$	198 000$	-$	-$	-$	-$	198 000$	198 586$
Bâtiments et travaux [2]	4 034 937	6 655	163 706	3 877 886	2 149 455	122 192	99 865	2 171 782	1 706 104	1 885 482
Machine et matériel [3]	181 401	820	2 041	180 180	97 495	17 357	2 052	112 800	67 380	83 906
Véhicules	797 014	18 864	30 974	784 904	554 295	33 042	27 555	559 782	225 122	242 719
Améliorations locatives	13 635	531	-	14 166	5 346	1 334	-	6 680	7 486	8 289
Travaux en cours	69 471	54 187	2 643	121 015	-	-	-	-	121 015	69 471
Pont de la Confédération	818 820	-	-	818 820	72 329	8 188	-	80 517	738 303	746 491
TOTAL	**6 113 684 $**	**89 804 $**	**208 697 $**	**5 994 971 $**	**2 878 920 $**	**182 113 $**	**129 472 $**	**2 931 561 $**	**3 063 410 $**	**3 234 944 $**

Les charges d'amortissement pour l'année se terminant le 31 mars 2007 sont de 182 113 $ (2006 – 180 644 $)

[1] Inclus le terrain des 22 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 131 743 $ (2006 - 131 743 $)

[2] Inclus les Bâtiments et travaux des 22 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 941 913 $ (2006 - 1 088 739 $)

[3] Inclus les Machines et matériel des 22 aéroports nationaux d'une valeur nette aux livres de 294 $ (2006 - 317 $)

12. Immobilisations corporelles (suite)

a) Système d'actifs des aéroports nationaux

Les actifs du Réseau national des aéroports enregistrés précédemment comprennent les terrains, les édifices, les travaux et les infrastructures des 22 aéroports canadiens restants.

Transports Canada a loué tous ces aéroports dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme intervenues avec des autorités aéroportuaires canadiennes (21) et un gouvernement municipal (1). Ces accords sont conformes à la Politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral, aux principes de responsabilité envers le public des administrations aéroportuaires canadiennes et aux principes de base régissant la création et l'exploitation des administrations aéroportuaires canadiennes, qui, en partie, prévoient le transfert des responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien de certains aéroports au Canada à des administrations aéroportuaires canadiennes.

Transports Canada a le droit de mettre fin aux accords d'exploitation et d'assumer les responsabilités relatives à la gestion, aux activités et à l'entretien des aéroports si les aéroports loués ne sont pas exploités conformément aux modalités de leurs accords d'exploitation respectifs ainsi qu'à la politique et aux principes susmentionnés.

13. Comptes créditeurs et charges à payer

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Comptes créditeurs des tiers	563 706 $	566 566 $
Comptes créditeurs des autres ministères	60 231	69 041
Salaires accumulés	17 200	15 589
Autres comptes créditeurs et charges à payer	50 085	38 609
Total des comptes créditeurs et des charges à payer	691 222 $	689 805 $

14. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite: Les employés du ministère participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par années de service validables multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le ministère versent des cotisations couvrant le coût du régime. En 2006-07 les charges s'élèvent à 57 385 000 $ (58 770 000 $ en 2005-06), soit environ 2,2 fois (2.6 fois en 2005-06) les cotisations des employés.

14. Avantages sociaux (suite)

La responsabilité du ministère relative au régime de retraite se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ : Le ministère verse des indemnités de départ aux employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les prestations seront prélevées sur les crédits futurs. Voici quelles étaient les indemnités de départ au 31 mars :

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Obligation au titre des prestations constituées, début de l'exercice	73 716 $	64 705 $
Charges pour l'exercice	13 080	14 435
Prestations versées pendant l'exercice	(7 364)	(5 424)
Obligation au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	79 432 $	73 716 $

15. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées

Aux termes de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*, le gouvernement du Canada a conclu en 1992 un contrat de location-acquisition à long terme et est obligé de verser une subvention annuelle de 41 900 000 $ (en dollars de 1992) à Strait Crossing Finance Inc., une société détenue à cent pour cent par la province du Nouveau-Brunswick, pour la construction du pont de la Confédération. Les paiements annuels faits par Transports Canada sont dus le premier avril et serviront à rembourser un montant de 661 000 000 $ en obligations, à un taux réel de 4.5 pour cent, émises en octobre 1993 par Strait Crossing Finance Inc. pour financer la construction du pont. Les paiements annuels ont commencé en 1997 et se poursuivront jusqu'en 2033. À ce moment, la propriété du pont sera transférée au gouvernement du Canada.

Le 1er avril 2006, un paiement annuel au montant de 54 265 000 $ (2006 - 52 790 000 $) a été effectué. Ce paiement couvre le paiement d'un montant de 14 095 000 $ (2006 - 13 480 721 $) en principal et des charges d'intérêts d'un montant de 40 170 000 $ (2006 - 39 309 279 $).

Le ministère a comptabilisé une obligation de 668 565 000 au 31 mars 2007 (682 660 000 $ au 31 mars 2006) en vertu du contrat de location-acquisition, en fonction de la valeur actuelle des futurs paiements de subvention calculés selon un taux d'intérêt de 6,06265 % (2006 - 6,1605 %).

15. Obligations locatives au titre d'immobilisations corporelles louées (suite)

Les versements annuels minimaux en vertu des contrats de location-acquisition :

Exercice d'échéance	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
2006-2007	-$	54 265 $
2007-2008	54 897	52 558
2008-2009	53 352	53 352
2009-2010	54 158	54 158
2010-2011	54 976	54 976
2011-2012	55 807	1 379 736
2012-2013 et les exercices ultérieurs	1 323 929	
Total des versements minimaux en vertu des contrats de location-acquisition	1 597 119	1 649 045
Moins : Intérêts imputés	928 554	966 385
Solde de l'obligation au titre des immobilisations corporelles louées	668 565 $	682 660 $

16. Passif éventuel

(a) Sites contaminés

On comptabilise les éléments de passif afin d'inscrire les coûts estimatifs liés à la gestion et à la remise en état des sites contaminés lorsque le ministère est obligé ou probablement obligé d'assumer ces coûts. Le ministère a identifié environ 568 sites (571 sites en 2006) où des mesures sont possibles et pour lesquels un passif de 186 814 790 $ (149 670 000 $ en 2006) a été constaté. Le ministère a évalué des coûts additionnels d'assainissement de 139 108 000 $ (154 427 000 $ en 2006) qui ne sont pas comptabilisés puisqu'il est peu probable que ces coûts soient engagés pour le moment. Les efforts déployés par le ministère pour évaluer les sites contaminés peuvent entraîner des passifs environnementaux additionnels ayant trait aux sites récemment établis ou aux modifications apportées aux évaluations ou à l'utilisation prévue des sites existants. Ces éléments de passif seront comptabilisés par le ministère pendant l'exercice où ils seront connus.

16. Passif éventuel (suite)

(b) Réclamations et litiges

Des réclamations ont été faites auprès du ministère dans le cours normal de ses activités. Des poursuites pour les réclamations totalisant environ 40 411 500 $ (37 500 000 $ en 2006) étaient toujours en instance au 31 mars 2007. Certaines obligations éventuelles pourraient devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif et une charge dans les états financiers.

Transports Canada est cité comme un défendeur dans la revendication de 330 000 000 $ émise par les Mohawks of Akwesasne. L'action a été déclenchée en 1976, alléguant l'expropriation illégale et la violation de devoir fiduciaire relativement à l'expropriation de terres dans les années 1950 aux fins de construction de la voie maritime du Saint-Laurent et du Pont international de la Voie maritime. Pour le moment, on ne peut déterminer quel sera le résultat de cette revendication. Aucune charge à payer n'a été prévue dans les états financiers pour cette éventualité.

17. Avoir réservé du Canada

Le ministère inclut dans ses revenus et charges certaines transactions que la législation prescrit de réserver pour des charges relatives à des comptes à fins déterminées. Le ministère possède deux comptes de ce genre :

(a) La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été créée aux termes de l'article 702 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* afin de consigner le versement des droits de tonnage pour le mazout transporté par des navires dans les eaux canadiennes. Les réclamations découlant de la pollution du milieu marin, les droits de l'administrateur de la Caisse et les charges associées de contrôle de la pollution par les hydrocarbures sont financés à partir de la Caisse.

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Compte réservé – Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires :		
Solde, 1er avril 2006	350 843 $	339 109 $
Revenus	14 092	12 316
Charges	(1 152)	(582)
Solde, 31 mars 2007	363 783 $	350 843 $

17. Avoir réservé du Canada (suite)

(a) Le compte des Amendes associées au transport des marchandises dangereuses a été créé aux termes de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992* et de la réglementation afférente afin de consigner les amendes imposées par les tribunaux.

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Compte réservé – Amendes associées au transport des marchandises dangereuses :		
Solde, 1er avril 2006	599 $	611 $
Revenus	16	44
Charges	-	(56)
Solde, 31 mars 2007	615 $	599 $
Avoir réservé du Canada	364 398 $	351 442 $

18. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du ministère peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le ministère sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs années pour l'acquisition de biens ou services. Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

(en milliers de dollars)	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	Par après	Total
Paiements de transfert	298 255$	267 655$	184 016$	186 078$	327 853$	71 376$	1 335 233$
Immobilisations	12 972	1 076	600	-	-	-	14 648
Autres biens et services	15 141	3 103	2 017	-	-	-	20 261
Ententes de maintenance des logiciels	3 291	-	-	-	-	-	3 291
Modernisations d'immeubles	2 401	610	-	-	-	-	3 011
Autres	1 367	-	-	-	-	-	1 367
Total	333 427 $	272 444 $	186 633 $	186 078 $	327 853 $	71 376 $	1 377 811 $

19. Opérations entre apparentées

En vertu du principe de propriété commune, Transports Canada est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le ministère conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal des ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie ci-après :

Services fournis gratuitement:

Au cours de l'exercice, le ministère reçoit gratuitement des services d'autres ministères (installations, cotisations de l'employeur au régime de soins de santé et au régime de soins dentaires, contributions ou système d'indemnisation des accidents du travail et frais juridiques). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du ministère :

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	25 560 $	23 693 $
Contribution payée par le Secrétariat du Conseil du Trésor couvrant la part de l'employeur des primes et frais d'assurance des employés	30 631	28 879
Contribution au système d'indemnisation des accidents du travail fournie par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	3 802	4 247
Services juridiques fournis par le ministère de la Justice	8 538	2 899
Total	68 531 $	59 718 $

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène certaines activités au nom de tous sans frais. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du ministère.

20. Chiffres correspondants

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007

Réponse aux comités parlementaires
Le secteur manufacturier : Des défis qui nous forcent à agir Le Ministère a répondu aux recommandations 15 à 17 de ce rapport. http://cmte.parl.gc.ca/cmte/CommitteePublication.aspx?COM=10476&Lang=1&SourceId=211230

Réponse aux rapports du Bureau du vérificateur général, notamment aux rapports du commissaire à l'Environnement et au Développement durable (CEDD)
Rapport de mai 2006 de la vérificatrice générale **Chapitre 1 - La gestion gouvernementale : l'information financière** http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20060501cf.html Cette vérification s'inscrit dans une série de vérifications dont l'objet était d'évaluer les systèmes et les méthodes de contrôle financiers dans les ministères et organismes du gouvernement fédéral, notamment dans plusieurs ministères. Dans cette vérification, le BVG a déterminé dans quelle mesure les ministères et organismes ont remédié aux principales faiblesses des contrôles financiers internes recensées dans les vérifications préalables du BVG. Le rapport ne contenait pas d'observations ou de recommandations au sujet de Transports Canada. **Rapport de 2006 du commissaire à l'Environnement et au Développement durable** **Chapitre 4 - Stratégies de développement durable** http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20060904cf.html Dans cette vérification, le commissaire à l'Environnement et au Développement durable analyse les progrès réalisés par les ministères et organismes du gouvernement fédéral dans l'atteinte de certains engagements qu'ils ont pris dans leurs stratégies de développement durable. Cette vérification portait sur un certain nombre de ministères et d'organismes du gouvernement fédéral. Aucune recommandation ne concernait Transports Canada. **Chapitre 8 - Pétitions sur l'environnement** http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20050908cf.html L'objectif de cette vérification était d'aviser le Parlement et les Canadiens de l'utilisation des pétitions et du contrôle par le commissaire des engagements et des déclarations faites à l'issue de pétitions spécifiques. Cette vérification visait un certain nombre de ministères et organismes du gouvernement fédéral. Aucune recommandation ne concernait Transports Canada.

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007 *(suite)*

Vérifications externes menées par la Commission de la fonction publique, le Commissariat aux langues officielles ou la Direction des langues officielles de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada
Commission de la fonction publique **Vérification des nominations intérimaires à des postes du groupe de la direction (EX) - Octobre 2006** http://www.psc-cfp.gc.ca/audit-verif/reports/2006/acting/index_f.htm Les objectifs de la vérification étaient les suivants : (i) déterminer dans quelle mesure les décisions relatives aux nominations intérimaires à des postes du groupe de la direction (EX) prises dans les ministères et organismes ciblés respectaient le principe du mérite de l'ancienne *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, les mesures législatives, les règlements et les lignes directrices connexes, ainsi que les valeurs de dotation; et (ii) évaluer l'efficacité des cadres ministériels de gestion de la dotation régissant les nominations intérimaires externes de plus de quatre mois au sein du groupe de la direction, et internes de plus de six mois. La vérification a porté sur les nominations intérimaires à des postes d'EX faites au cours des exercices 2002-2003 et 2003-2004. Transports Canada était l'un des ministères sélectionnés aux fins de la vérification. La vérification a révélé que Transports Canada s'était conformé aux lois, aux règlements et aux politiques relevant de l'ancienne *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*. En outre, la vérification a révélé que Transports Canada avait adopté un certain nombre de bonnes pratiques, conformes aux objectifs et aux principes de l'ancienne loi. Même si aucune recommandation ne visait Transports Canada, le Ministère a fourni une réponse et a pris des mesures dans certains domaines pour raffermir ses méthodes de documentation et respecter les nouvelles prescriptions législatives et politiques.

Tableau 12 : Réponse aux comités parlementaires, aux vérifications et aux évaluations pour l'exercice financier 2006-2007 *(suite)*

Vérifications internes
Vérifications internes approuvées par le Comité de vérification et d'examen de Transports Canada en 2006-2007 : • Vérification des pratiques de normalisation des inspections - Transport des marchandises dangereuses • Vérification des pratiques de normalisation des inspections - Sécurité maritime • Vérification des pratiques de normalisation des inspections - Sécurité ferroviaire • Vérification de la rémunération des heures supplémentaires et du surtemps à Transports Canada • Vérification des recettes et des recouvrements - Suivi des redevances ordinaires des pilotes - Suite donnée aux recommandations que contenait le Rapport de vérification de juin 2000 • Vérification des recettes et des recouvrements d'autres ministères (AM) - Volet services des aéronefs • Vérification des recettes et des recouvrements - Suivi de la suite donnée aux recommandations - Vérification de l'accord de contribution conclu avec la Commission canadienne du blé régissant la location des wagons-trémies affectés au transport du grain, juillet 2001 • Vérification des recettes et des recouvrements d'autres ministères (AM) - Volet programme de Registraire des véhicules importés On trouvera d'autres précisions à l'adresse http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm.

Évaluations internes
Évaluations internes menées par les Services d'évaluation ministériels en 2006-2007 : • Évaluation des initiatives de sûreté maritime de Transports Canada • Évaluation du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) • Évaluation de Direction 2006 On trouvera d'autres précisions à l'adresse http://www.tc.gc.ca/Evaluationdesprogrammes/rapport/menu.htm.

Tableau 13 : Stratégies de développement durable (SDD)

Ministère : Transports Canada	
Éléments à aborder	**Observations du Ministère**
1. Quels sont les principaux buts, objectifs ou cibles à long terme de la SDD?	Transports Canada a axé sa stratégie de développement durable sur sept défis stratégiques : 1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport les plus durables; 2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences; 3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux; 4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement; 5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants; 6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports; 7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada. Chaque défi stratégique est défini dans la stratégie et la SDD 2007-2009 comprend également des objectifs à long terme pour chacun des défis.
2. Comment ces buts, objectifs ou cibles à long terme aident-ils à réaliser les résultats stratégiques de votre ministère?	La Stratégie de développement durable de Transports Canada est une priorité ministérielle qui fait intervenir un vaste éventail de partenaires afin de promouvoir la durabilité du réseau de transport du Canada. L'élaboration et l'adoption de la stratégie est une activité panministérielle et le respect des engagements et des cibles contribue à : • un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté; • un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce; • un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

Tableau 13 : Stratégies de développement durable (SDD) *(suite)*

Ministère : Transports Canada	
Éléments à aborder	**Observations du Ministère**
3. Quelles sont les cibles établies pour la période visée?	La stratégie fait état au total de 173 cibles, dont il est rendu compte chaque année. La stratégie 2007-2009 englobe les cinq cibles suivantes qui doivent être atteintes en 2006-2007 : • étudier les coûts et avantages qu'il y a à permettre aux fonctionnaires du fédéral d'avoir accès à des programmes de laissez-passer de transport en commun avec retenues à la source dans tout le Canada en 2006-2007 (engagement 1.3); • concevoir et incorporer des critères d'évaluation et des indicateurs de rendement sur la durabilité des transports dans les nouveaux programmes d'infrastructures de transport en 2006-2007 (engagement 3.3); • réaliser un modèle de choix modal pour les expéditeurs (développement et étalonnage) d'ici 2006-2007 (engagement 3.5); • En 2006-2007, Transports Canada constituera une base de données sur les activités, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre par mode pour tous les modes de transport. Cette base de données permettra de déterminer les lacunes et les secteurs qui justifient un approfondissement des travaux pour remédier à ces lacunes (engagement 6.1); • dans le cadre des modifications de la *Loi sur les transports au Canada*, on envisage de modifier les dispositions sur les données afin d'améliorer la qualité des données recueillies en 2006-2007 (engagement 6.1). En outre, la stratégie 2007-2009 comporte des cibles qui n'ont pas encore été atteintes : • évaluer chaque année les performances des véhicules à technologies de pointe (engagement 4.1); • mener des activités pour sensibiliser le public et pour diffuser des renseignements sur les programmes (engagement 4.1); • recueillir, vérifier et rendre compte de la consommation de carburant des véhicules neufs chaque année (engagement 4.2); • mise à jour annuelle de la base de données sur les économies de carburant des véhicules (engagement 4.2); • collaborer avec l'Association des chemins de fer du Canada

Tableau 13 : Stratégies de développement durable (SDD) *(suite)*

Ministère : Transports Canada	
Éléments à aborder	**Observations du Ministère**
	et Environnement Canada au respect intégral des engagements négociés en vertu du Protocole d'entente entre 2006-2007 et 2009-2010 (engagement 4.3); • poursuivre le renforcement de l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) en multipliant la fréquence des patrouilles et en élargissant les activités de surveillance aux régions qui ne sont normalement pas patrouillées, comme l'Arctique (engagement 5.2).
4. Quels progrès ont été réalisés jusqu'ici?	Le Rapport d'étape 2005-2006 montre que près de 80 % des cibles de la SDD 2004-2007 ont été atteintes ou sont en voie de l'être. Le Rapport d'étape 2006-2007 est en cours de préparation. Un résumé détaillé du rapport d'étape sur la SDD est établi chaque année et affiché en ligne à l'adresse http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/menu.htm.
5. Quels ajustements avez-vous faits, le cas échéant?	Pour faire suite aux recommandations formulées par le commissaire à l'Environnement et au Développement durable, l'un des objectifs de la stratégie 2007-2009 est de rationaliser le déroulement et l'importance attachée à un plus petit nombre de dossiers où Transports Canada peut vraiment faire une différence. La stratégie comporte moins d'engagements qui sont plus focalisés. En élaborant la stratégie, le Ministère a opté pour trois thèmes au cœur du développement durable afin de concentrer ses efforts : les transports urbains; le transport commercial des marchandises; et les transports maritimes. Le Fonds SDD (engagement 6.3) a également été constitué comme source interne de financement qui débloquera jusqu'à 1 million $ par an sur trois ans pour financer des projets novateurs qui apportent des contributions précieuses à la durabilité des transports. Les projets approuvés seront considérés comme des engagements de la SDD. En outre, pour cette quatrième série de stratégies de développement durable, le gouvernement fédéral a fixé un ensemble de six buts de développement durable qui ont trait à l'eau, à l'air pur, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, aux collectivités durables, au développement et à l'utilisation durables des ressources naturelles et à la gouvernance du développement durable. Bon nombre des engagements de la stratégie 2007-2009 appuient ces objectifs.

Tableau 14 : Approvisionnements et marchés

Pour d'autres renseignements sur les approvisionnements et marchés, visiter l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_f.asp.

Tableau 15: Services axés sur la clientèle

Pour d'autres renseignements sur les services axés sur la clientèle, visiter l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr3/06-07/index_f.asp.

Tableau 16 : Politiques concernant les voyages

Transports Canada respecte et utilise les politiques sur les voyages du Secrétariat du Conseil du Trésor.

SECTION IV - AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :
http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : 613-990-2309
Télécopieur : 613-954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :
Téléphone : 613-998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : 506-851-7316

Région du Québec
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : 514-633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : 416-952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : 204-984-8105

Région du Pacifique
620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : 604-666-3518

TABLE DES MATIÈRES

A

Accords internationaux de transport aérien · 40
Administration de l'aéroport international de Gander · 41
Assurance maritime · 42

C

Cadre stratégique axé sur le marché · 39
Centre de développement des transports · 51
Cessions portuaires · 43
Changements climatiques · 71, 76
Collecte de données · 44
Coûts complets des transports au Canada · 44

D

Délivrance de permis aux embarcations de plaisance · 43

E

Étude sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent · 50
Évaluation environnementale · 76
Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire · 66

F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 47
Fonds sur l'infrastructure frontalière · 48
Fusions portuaires · 50

I

Infrastructures, portes d'entrée et corridors commerciaux · 45
Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique · 45
Innovation · 51, 53, 64
Inspection et application des règlements · 63

L

Loi maritime du Canada · 50
Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada · 41
Loi sur les aéroports du Canada · 40
Loi sur les transports au Canada · 39

M

Mandat · 6
Mission · 5

O

Organisation de l'aviation civile internationale · 41

P

Parc fédéral de wagons-trémies · 39
Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté · 56
Ponts nationaux et internationaux · 49
Préparatifs d'urgence · 59
Priorités de gestion · 6
Priorités des programmes · 8
Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne · 42
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 49
Programme de consommation de carburant · 73
Programme de contributions aux simulateurs de navire · 43
Programme de démonstration en transport urbain · 74

Programme de véhicules à technologies de pointe · 73
Programme stratégique d'infrastructures routières · 46
Programmes de transport des marchandises · 73
Protection et assainissement de l'environnement · 76

R

Recherche et développement stratégiques · 51
Réglementation intelligente · 62
Rentabilité des petits aéroports · 49
Résultats stratégiques · 6
Ridley Terminals Inc. · 50

S

Sécurité aérienne · 64, 66
Sécurité ferroviaire · 67
Sécurité maritime · 62, 67
Sécurité routière · 65
Stratégie de développement durable de Transports Canada · 70
Sur la route du transport durable · 75
Sûreté aérienne · 57
Sûreté des transports ferroviaires voyageurs et des transports en commun · 61
Sûreté maritime · 57
Surveillance du Réseau national d'aéroports · 40
Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté · 66
Systèmes de transport intelligents · 52

T

Terrains de Mirabel · 42
Transport des marchandises dangereuses · 65

V

Vision · 5